

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Luftfahrtrecht und Flugsicherung
z.Hd. Herrn Mag. Thomas Kacsich
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900-4026 | F 0590900-243
E Rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ.BMVIT-58.510/0001-IV/L1
06.03.2012

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25754/04/12/VO/Sa
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl
4026

Datum
10.4.2012

Stellungnahme zum Entwurf für eine Novelle der Zivilluftfahrt-Personalverordnung (ZLPV 2006) sowie der ÖAeC-Zuständigkeitsverordnung

Sehr geehrter Herr Mag. Kacsich!

Wir nehmen zur Novelle der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 sowie der ÖAeC-Zuständigkeitsverordnung wie folgt Stellung:

Wir begrüßen die - wenn auch mit Verzögerung erfolgte - Anpassung der österreichischen Pilotenlizenzverlängerungs-Regelung an die international übliche Vorgehensweise.

Laut EU-JAR FCL ist es bei einer Pilotenlizenzverlängerung ausreichend, dass der Prüfer die Lizenz mit einer handschriftlichen Eintragung auf der Rückseite des Ausweises verlängert. In Österreich muss derzeit noch die vom Prüfer vorgenommene handschriftliche Verlängerung innerhalb eines Monats von Austro Control durch die Ausstellung eines neuen Ausweises bestätigt werden. Diese Abweichung vom europäischen Standard stellte einen unnötigen und zusätzlichen bürokratischen Aufwand dar und diente einzig und allein der Budget-Konsolidierung bei Austro Control. Dies ist auch ersichtlich an den

- dadurch bei den Nutzern entstehenden Kosten: Seit 2009 sind die Gebühren pro Lizenz von 40 € auf 337,50 € gestiegen. Das entspricht einer Erhöhung um 840 Prozent. Diese Steigerung kann nicht mit dem Kostendeckungsprinzip in Einklang gebracht werden, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Aufwand für dieselbe Tätigkeit innerhalb von 2 Jahren um das 8,4 fache gestiegen ist.
- Verzögerungen bei der Umsetzung der ZLPV-Novelle: Diese legen ebenfalls den Schluss nahe, dass die Einnahmen aus der Pilotenlizenzverlängerung rein der ACG-Budget-Konsolidierung dienen. Ursprünglich war den Nutzern bereits eine Umsetzung im ersten Halbjahr 2011 versprochen worden - vor der jedes Jahr im Herbst beginnenden Prüfungshochsaison.

In Zukunft muss sichergestellt sein, dass bei Verwaltungsleistungen tatsächlich das Kostendeckungsprinzip angewandt wird und sich die Höhe der Gebühren nicht nach der Höhe der von Austro Control und BMVIT benötigten Einnahmen zur Kostendeckung in anderen Bereichen ableitet.

In den erläuternden Bemerkungen zur ZLPV-Novelle findet sich im Allgemeinen Teil (Seite 4 und 5) folgender Passus: „Die hier zu erwartenden Einnahmeherausfälle werden daher in Entsprechung mit § 6 des Bundesgesetzes über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung entweder durch eine Anpassung der ACGV oder durch geeignete kostenseitige Maßnahmen zu kompensieren sein.“

Der Entfall der - bereits derzeit nicht gerechtfertigten - Einnahmen unter dem Titel Pilotenlizenzverlängerung darf nicht zu Gebührenerhöhungen in anderen Bereichen wie z.B. im Rahmen der ACGV führen. Vielmehr sollten Effizienzsteigerungen und somit kostenseitige Maßnahmen bei der Austro Control im Vordergrund stehen. Diese Kostenentlastung der Nutzer wäre ein weiterer Schritt zur dringend benötigten Verbesserung der Standortbedingungen.

Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

Zu § 1 Abs. 2 Z 1 und 2:

Hier sind nicht die Scheine für motorisierte Hängegleiter (motHG) und motorisierte Paragleiter (motPG) genannt, unter lit. n findet sich nur „Hänge- beziehungsweise Paragleiterschein“. Wir weisen in diesem Zusammenhang daraufhin, dass das LFG in § 36 Abs. 3 sehr wohl zwischen „Hänge- und Paragleitern“ sowie „motorisierten Hänge- und Paragleitern“ unterscheidet. Daher schlagen wir folgende Formulierung vor: „... Hänge- bzw. Paragleiterschein und motorisierter Hänge- bzw. Paragleiterschein“ (oder Aufnahme einer eigenen Littera).

Unter lit. o ist noch der „Sonderpilotenschein“ angeführt. Da es diesen Schein nicht mehr gibt, sollte lit. o ersatzlos gestrichen werden.

Zu § 1a Abs. 4:

Der ÖAeC wäre zuständige Behörde für Segelflugzeuge, Ballone und Leichtflugzeuge. Ob Paragleiter und Hängegleiter sowie motPG und motHG im Sinne des § 4 ZLLV als „Leichtflugzeuge“ im Sinne der ZLPV angesehen werden, ist nicht definiert. Daher erachten wir es als notwendig, eine entsprechende Definition zu schaffen.

Es ist zu befürchten, dass der Begriff „Leichtflugzeuge“ mit „Ultraleichtflugzeuge“ im Sinne des § 4 Ziffer 1 lit. d ZLLV verwechselt wird, dort sind aber „Motorgleitschirme mit einer höchstzulässigen Leermasse von mehr als 120 kg“ zitiert. Auch aus diesem Grund sind klare Begriffsbestimmungen dringend notwendig.

Zu § 1a Abs. 6:

Nach dieser Bestimmung wäre die Übertragungsverordnung, wonach der ÖAeC für Paragleiter und Hängegleiter sowie für motPG und motHG zuständig ist, nach wie vor gültig, wenn denn nicht die Bestimmung in Abs. 4 wie vorhin zitiert wäre. Hierzu ist unbedingt eine Abklärung nötig. Die ZLPV ist lex specialis und bezogen auf das Inkrafttreten jüngerer Datums als die Übertragungsverordnung.

Zu § 3 Abs. 1:

Für die Bewerber von Scheinen für Hänge- bzw. Paragleiter ist gemäß Ziffer 1 leg.cit. die Vollendung des 15. Lebensjahres Voraussetzung. Dies würde bedeuten, dass gemäß Ziffer 5 leg.cit. mangels gesonderter Anführung die Bewerber für Scheine für motHG und motPG das 21. Lebensjahr vollendet haben müssen. Es stellt sich uns daher die Frage, ob dies beabsichtigt ist oder ob der Text unter Ziffer 1 leg.cit. nicht wie folgt geändert werden sollte: „... Piloten von Hänge- beziehungsweise Paragleitern sowie von motorisierten Hänge- beziehungsweise Paragleitern...“

Zu § 3 Abs. 3:

Auch hier erfolgt keine gesonderte Anführung der motHG sowie motPG, wobei überlegt werden sollte, ob es nicht sinnvoll wäre, für diese Lizenzen eine höhere Altersgrenze einzuführen. Die Festschreibung mit „21 Lebensjahren“ ist allerdings auch im Vergleich zu anderen motorisierten Luftsportarten zu hoch gegriffen. Hier könnte man sich an § 3 Abs. 1 Ziffer 3 anlehnen.

Zu § 8:

In § 8 Abs. 1 Z 1 wird die Gültigkeitsdauer eines Scheines für Luftfahrzeugwarte mit einer eingeschränkten Grundberechtigung unter anderem für Fallschirme, Hängegleiter, Paragleiter und motorisierte Hänge- oder Paragleiter normiert. Derartige Luftfahrzeugwarte für Fallschirme, Hängegleiter, Paragleiter und motorisierte Hänge- oder Paragleiter gibt es jedoch nicht und sie sind auch nach der ZLLV für diese Luftfahrzeuge nicht vorgesehen.

Gemäß § 64 ZLLV hat die Instandhaltung von Fallschirmen, Hängegleitern und Paragleitern durch Personen zu erfolgen, die mit diesen Arbeiten vertraut sind oder von den Herstellern oder einem von diesen Autorisierten eingewiesen wurden. Über diese durchgeführten Arbeiten sind gemäß § 75 ZLLV Aufzeichnungen zu führen und daher auch keine Instandhaltungsbescheinigungen gemäß § 50 ZLLV auszustellen, was Aufgabe des Luftfahrzeugwartes wäre. Gleiches wird auch für motorisierte Hänge- oder Paragleiter in § 73 ZLLV normiert. Es besteht kein Bedarf für eine Abweichung von dieser Regelung. Daher sind diese Luftfahrzeuge aus der Aufzählung des § 8 Abs. 1 Z 1 zu streichen.

Zu § 14:

Hier fehlt die Anführung der Prüfungskommission für Lehrer für motHG bzw. motPG in Analogie zu § 36 Abs. 3 LFG, falls diese nicht unter Ziffer 6 leg.cit. fallen.

Zu § 24:

Da Part-FCL und OPS den gewerblichen Betrieb deutlich verteuern, möchten wir das Augenmerk auf befürchtete Wettbewerbsverzerrungen richten. Im Segment des gewerblichen Betriebes von leichten Luftfahrzeugen agieren Unternehmen an der Grenze zwischen den von der EASA geregelten Bereichen und den gänzlich davon unberührten Bereichen, wie beispielsweise den Ultraleichtluftfahrzeugen. Außerdem weisen wir daraufhin, dass durch die geplante Einführung einer UL-Lizenz die Selbstkosten noch weiter auseinanderklaffen.

Ein Ultralight-Betrieb in Österreich kann in Zukunft nur dann erfolgreich bestehen, wenn eine Regelung mit größtmöglicher Liberalität geschaffen wird. Die liberale Lösung besteht unseres Erachtens darin, dass die Unterteilung in Klassenberechtigungen unterbleibt und die Unterschiedsschulung nicht in der vorgesehenen Form erfolgt. Die mit der Unterschiedsschulung vorgeschlagene Regelung beeinträchtigt insbesondere bisher wohlverworbene Rechte, wonach mit einem Privatpilotenschein ohne Unterschiedsschulung jeder Ultralight geflogen werden darf.

Wir schlagen daher folgende Vorgangsweise vor, die einerseits den notwendigen Sicherheitsstandard erwarten lässt und andererseits für Ultralight-Piloten einen Zugang zum Flugsport zu vernünftigen Preisen möglich macht: Inhaber einer Lizenz gemäß § 23 Abs. 1 ZLPV mit Klassenberechtigung SEP oder TMG im Sinne von Anlage 1 (JAR-FCL 1) und Inhaber von Scheinen und Berechtigungen gemäß § 24 und 84 a ZLPV sind nach einer Familiarisation bzw. Vertrautmachung zur Führung von aerodynamisch gesteuerten Ultralight-Flugzeugen berechtigt. Die Vertrautmachung (Selbststudium oder Einweisung durch einen anderen Piloten) ist in das Flugbuch einzutragen. Die Führung von ein- oder mehrsitzigen Tragschraubern gemäß § 24a Abs. 2 Ziffer 3 dürfen Inhaber der oben angeführten Lizenz nach einer Unterschiedsschulung gemäß § 118b vornehmen.

Zu § 24h:

Wir gehen davon aus, dass es derzeit keine Lehrer und keine Prüfer für Ultraleichtpiloten gibt. Es sollte daher jedenfalls vorgesehen werden, dass die Lehrer und Examinier, die eine Berechtigung gemäß JAR-FCL haben, uneingeschränkt als Lehrer und Prüfer für Ultralights herangezogen werden können. Aus diesem Grund muss in § 24h Abs. 6 die Notwendigkeit eines Prüfungsfluges entfallen, da nicht festgelegt ist, wer berechtigt ist, einen derartigen Prüfungsflug abzunehmen. Außerdem müssten FCL-Lehrer und Prüfer berechtigt sein, sämtliche Klassen zu unterrichten und Prüfungen abzunehmen, wobei für die Klassen gemäß § 24a Abs. 2 - 4 eine Unterschiedsschulung erforderlich ist. Bei den UL-A ist eine Familiarisation durch Selbststudium oder Einweisung durch einen anderen Piloten ausreichend. Zur Verlängerung der Lehrberechtigung und Prüferberechtigung müsste die Erfüllung der Voraussetzungen für die Verlängerung der Lehrberechtigung und Prüferberechtigung gemäß FCL genügen. Dies müsste ausdrücklich normiert sein. Wir halten dies deshalb für notwendig, da sich sämtliche in Frage kommenden Ultralight-Piloten im benachbarten Ausland bewegen und die Aufrechterhaltung von Ultralight-Lehrern und Examinieren mangels Schülern nicht möglich ist.

Zu § 24i:

Die Anerkennung der Prüferberechtigung müsste auch für die anderen Klassen als die Klassenberechtigung UL/A nach Durchführung einer Unterschiedsschulung erfolgen, da andernfalls keine Prüfer für die Klassen gemäß § 24a Abs. 2 - 4 vorhanden sind.

Zu § 80, § 81 und § 81a - Bewerbung für einen Hänge- beziehungsweise Paragleiterschein:

Auf Grund der gestiegenen Unfallhäufigkeit von Paragleiter-Piloten in den Alpen sollte es im Zuge der Praxisausbildung zu einer Erhöhung der Anzahl der vorgeschriebenen Höhenflüge (d.h. der Flüge mit einer Höhendifferenz von mindestens 500 m) kommen, ehe der Bewerber eine entsprechende Berechtigung ausgestellt erhält. Dies sollte für sämtliche Startarten gelten und außerdem die Anzahl der durchzuführenden Flüge von 10 auf 15 angehoben werden. Mit dieser Vorgangsweise würde im Zuge der Ausbildung dem Sicherheitsaspekt Rechnung getragen. Auch der deutsche Hängegleiter-Verband plant eine solche Regelung einführen, sodass auf diese Weise wieder eine Harmonisierung der Ausbildungen stattfindet. Im Hinblick auf die Übersichtlichkeit und Sicherheit ist eine generelle Gleichschaltung dieses Umstandes in allen Startarten, also Hangstart, Windschleppstart und Hängegleiter-UL-Schleppstart zweckmäßig. Daher sollten die §§ 80 - 81a ZLPV unserer Ansicht nach entsprechend geändert werden.

Zu § 84 - Überlandberechtigung:

Bezüglich der Überlandberechtigung für Hänge- oder Paragleiter hat die Praxis gezeigt, dass eine Differenzierung zwischen den beiden Luftfahrzeugen und ein damit verbundener nochmaliger Erwerb einer Überlandberechtigung bei einem Wechsel von einem Paragleiter zu einem Hängegleiter oder umgekehrt nicht zweckmäßig sind und auch keinen Sicherheitsgewinn bringen.

Die grundsätzlichen Anforderungen an den Piloten sind bei beiden Luftfahrzeugen gleich, sodass die nochmalige Absolvierung einer Ausbildung zur Überlandberechtigung zu keinem Sicherheitsgewinn führt. Die praktischen Fähigkeiten des Fliegens muss der Pilot ohnedies bereits vor Durchführung eines entsprechenden Kurses besitzen, während das vermittelte theoretische Wissen auch schon in der jeweils anderen Sparte erworben worden ist. Es sollte daher der Erwerb einer „einzigsten“ Überlandberechtigung angestrebt werden, die sowohl für den Hänge-, aber auch für den Paragleiter Gültigkeit besitzt. Wir plädieren daher für eine entsprechende Änderung des § 84.

Zu § 85 u. § 5 - Doppelsitzer-Berechtigung:

Auf Grund der immer wieder auftretenden Unfälle mit Doppelsitzer-Paragleitern oder -Hängegleitern erachten wir eine Anhebung des allgemeinen Pilotenniveaus bereits im Zuge der Ausbildung als zweckmäßig. Ein Doppelsitzer-Pilot hat gegenüber seinem Passagier eine gleichgeartete Verantwortung wie ein Fluglehrer gegenüber seinen Schülern und sollte daher die gleichen Voraussetzungen zum Erhalt eines entsprechenden Scheines aufweisen müssen. Darüber hinaus sollte auch die Anzahl der Flüge, die unter Aufsicht einer Flugschule durchgeführt werden, erhöht werden.

Andererseits ist nicht zuletzt auch das Lehr-Team der Ansicht, dass die Anforderung einer fliegerärztlichen Tauglichkeit gemäß § 5 ZLPV für den Erhalt einer Doppelsitzer-Berechtigung nicht mehr zeitgemäß und vor allem nicht notwendig ist, sodass diese ersatzlos entfallen könnte. Wie die Erfahrungen in den letzten 25 Jahren gezeigt haben, geht von Paragleitern oder Hängegleitern so gut wie keine Gefahr für andere Luftfahrzeuge oder Dritte aus. In den letzten 25 Jahren hat es weder im Inland noch im Ausland einen Unfall mit Hänge- oder Paragleiter-Piloten gegeben, der auf einen Mangel der körperlichen Voraussetzungen bei der Durchführung eines Doppelsitzer-Fluges zurückzuführen wäre. Diese Erkenntnis stützt sich nicht nur auf Berichte in Österreich, sondern auch in der Schweiz und in Deutschland, wo es bereits seit längerer Zeit für Hänge- oder Paragleiter-Doppelsitzer-Piloten keiner fliegerärztlichen Tauglichkeitsuntersuchungen mehr bedarf. Auch in Frankreich und in England ist ein fliegerärztliches Tauglichkeitsattest nicht Voraussetzung, um einen Schein für das Führen eines Doppelsitzers zu erlangen. Diesen Erkenntnissen sollte unserer Ansicht nach jedenfalls Rechnung getragen und das Anforderungsprofil an den Piloten adaptiert werden. Wir plädieren daher für eine entsprechende Änderung des § 5 ZLPV.

Sollte man zur Ansicht gelangen, dass bei gewerblichen Doppelsitzer-Flügen sehr wohl eine fliegerärztliche Tauglichkeit erforderlich ist, wäre auf Grund der nunmehrigen Einführung des § 89a ZLPV eine entsprechende Einschränkung des Erfordernisses auf Flüge, die eine gewerbliche Beförderung von Personen mit Hänge- und Paragleitern sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern beinhalten, möglich.

Zu § 86 - motorisierte HG/PG:

Da im Zuge der Novellierung geplant ist, die Voraussetzung des Besitzes einer Überland-Berechtigung zu streichen, um eine Berechtigung für einen motorisierten Hänge- bzw. Paragleiter zu erhalten, ist im § 86 Abs. 2 auch die Voraussetzung zu streichen, wonach ein Bewerber 15 Streckenflüge nachzuweisen hat, zumal diese Anforderung nur die Konsequenz des Erfordernisses der Überlandberechtigung ist.

Zu § 89 - Lehrberechtigung für Hänge- bzw. Paragleiter:

In § 89 Abs. 6 ist insofern ein Fehler enthalten, als hier die Durchführung von 200 Höhenflügen mit Paragleitern als Voraussetzung zum Erhalt einer Lehrberechtigung für Hängegleiter normiert wird. Richtigerweise müsste dies „Hängegleiter“ heißen.

Übergangsbestimmungen:

Wir weisen darauf hin, dass es keinen klaren Bestandsschutz für Altlizenzen für Inhaber einer Motorpilotenlizenz bzw. einer Lizenz gemäß JAR-FCL mit Klassenberechtigung SEP und/oder TMG gibt, auch ein aerodynamisch gesteuertes Ultraleicht-Flugzeug pilotieren zu dürfen. Dasselbe gilt für Fluglehrer- und Prüferberechtigungen. Wir regen an, dass in den Übergangsbestimmungen auf bereits bestehende Rechte Rücksicht genommen wird. Die eventuell in diesem Kontext geforderte Ausstellung einer weiteren Lizenz und die damit verbundenen Kosten lehnen wir ab.

Abschließend teilen wir mit, dass in Mitgliederkreisen der Wunsch besteht, Luftfahrtpersonal- ausweise wieder mit Lichtbildern auszustatten, wie dies auch vor der Einführung der JAR-FCL- Ausweise ausgezeichnet funktioniert hat. Es sollte außerdem wieder die Verlängerungs- möglichkeit bei den ACG-Außenstellen geben.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme!

Freundliche Grüße



Dr. Rosemarie Schön
Abteilungsleiterin