



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-9.500/0003-I/CS3/2005 DVR:0000175

XXII. GP.-NR

3089 /AB

2005-08-08

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

zu 3119 J

Wien, 8. August 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3119/J-NR/2005 betreffend Einführung der Pilotenlizenzen nach JAR-FCL in Österreich, die die Abgeordneten Gerhard Reheis und GenossInnen am 8. Juni 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wann sollen die Lizenzen nach JAR-FCL eingeführt werden?

Antwort:

Aus derzeitiger Sicht ist - vorbehaltlich der Behandlung des entsprechenden Entwurfes für eine Novelle des Luftfahrtgesetzes durch den Gesetzgeber - mit dem Inkrafttreten der erforderlichen rechtlichen Grundlagen (insbesondere: Luftfahrtgesetz, Zivilluftfahrt-Personalverordnung) für die Ausstellung von Lizenzen für Piloten von Flächenluftfahrzeugen nach JAR-FCL gegen Ende der zweiten Jahreshälfte 2005 zu rechnen. Die Einführung der JAR-FCL Bestimmungen für Piloten von Hubschraubern ist für etwa 6-12 Monate nach diesem Zeitpunkt geplant.

Frage 2:

Die JAR-FCL Lizenzen, die in Deutschland im Mai 2003 eingeführt wurden, haben laut Medienberichten nicht nur aufgrund des hohen bürokratischen Aufwandes bei den betroffenen Piloten hohe Hindernisse verursacht: Sind, um dem in Österreich vorzubeugen, entsprechende Maßnahmen vorgesehen?

Antwort:

Es ist richtig, dass die Implementierung von JAR-FCL in Deutschland für alle Beteiligten mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden war (insbesondere im Bereich der Flugmedizin). Dazu ist anzumerken, dass bei grundlegenden Änderungen eines bestehenden Systems wie im vorliegenden Fall grundsätzlich mit Umstellungsproblemen zu rechnen ist. Das Ausmaß der in Deutschland aufgetretenen Schwierigkeiten sollte aber bei der Einführung von JAR-FCL in Österreich insbesondere unter zwei Gesichtspunkten vermieden werden können:

Zum einen unterscheiden sich die Verhältnisse in Österreich in einigen Punkten wesentlich von jenen in Deutschland. So sind beispielsweise die behördlichen Zuständigkeiten in Österreich übersichtlicher geregelt. Für den Vollzug der JAR-FCL-Regelungen wird in Österreich im Gegensatz zu Deutschland nämlich nur eine einzige Behörde (die Austro Control GmbH) zuständig sein. Zum anderen sollen Erfahrungen aus anderen Staaten bei den Vorbereitungsarbeiten für die Einführung von JAR-FCL in Österreich berücksichtigt und entsprechende Maßnahmen getroffen werden.

Frage 3:

Wenn ja, welche?

Antwort:

Es sollen bei der Erstellung der erforderlichen rechtlichen Bestimmungen durch das bmvit wie auch bei der Vollziehung dieser Bestimmungen durch Austro Control alle jene rechtlich zulässigen Handlungsspielräume ausgeschöpft werden, die die Bestimmungen der JAR-FCL den nationalen Behörden einräumen. Als Beispiele genannt seien hier etwa:

- Bestehende Unklarheiten der (in Deutschland verbindlichen) deutschen Übersetzung von JAR-FCL sollen vermindert werden.
- Die Fliegerärzte sollen auch weiter möglichst selbständig (das heißt möglichst ohne für den einzelnen Piloten nötige zusätzliche Behördenwege) die flugmedizinische Tauglichkeit beurteilen können, wie dies auch bisher in Österreich der Fall war.
- Regelungen der JAR-FCL sollen in Österreich grundsätzlich nicht auf Bereiche angewendet werden, für welche die JAR-FCL Bestimmungen keine zwingende Anwendbarkeit vorsehen (d.h. kein Tauglichkeitszeugnis nach JAR-FCL für Segelflieger wie in Deutschland).
- Die österreichischen Regelungen sollen grundsätzlich nicht strenger sein als es die JAR-FCL Standards vorschreiben.

Frage 4:

Bis wann kann mit dem ersten Gesetzesentwurf gerechnet werden?

Antwort:

Der Entwurf des bmvit für eine Novellierung des Luftfahrtgesetzes zur Schaffung der für die Einführung von JAR-FCL in Österreich erforderlichen Regelungen auf bundesgesetzlicher Ebene wurde bereits in die Begutachtung versendet.

Mit freundlichen Grüßen

