

XXIV. GP.-NR**13431 /J****20. Dez. 2012****ANFRAGE**

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Deimek

und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Änderung der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006

Am 1. August 2012 wurde die Änderung der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006) im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Kernstück der lediglich 21 Seiten dünnen Novelle sind die Bestimmungen zur Führung von Ultraleichtluftfahrzeugen, der Entfall der Vergebührungsgrundlage bei der Verlängerung diverser Berechtigungen (und Gegenstand einer gesonderten schriftlichen Anfrage), die Einführung der Zivilluftfahrtpersonal-Anweisung (ZPA) sowie die Reaktion auf einschlägige unionsrechtliche Bestimmungen.

Diese Novelle ist in mehrfacher Hinsicht in negativer Weise bemerkenswert:

1. Das Kernstück der Novelle - die Bestimmungen zur Führung von Ultraleichtluftfahrzeugen - wurde Vertretern der Sportluftfahrt sowie im Zivilluftfahrtbeirat bereits für den April 2009 (!) und in weiterer Folge immer wieder im Abstand von drei, vier Monaten neuerlich angekündigt ohne für die laufenden Verzögerungen plausible Erklärungen abzugeben. Betrachtet man nun die neuen Bestimmungen, ist feststellbar, dass dabei streckenweise wortgleiche Bestimmungen aus der deutschen Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) sowie der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) in den Fassungen des Jahres 2007 übernommen worden sind, also der BMVIT-eigene logistische Arbeitsaufwand geringfügig war.

Die Notwendigkeit dieser Bestimmungen war dem BMVIT von Anbeginn bekannt, wie im Vorblatt indirekt eingestanden wird. "Durch die Anpassung der österreichischen Vorschriften an das internationale Umfeld wird die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft erhöht". Tatsächlich hat sich insbesondere in Deutschland, Tschechien, Slowenien und Italien seit mehr als zehn Jahren eine sehr aktive UL-Industrie entwickelt, die man seitens der logistischen Abteilung in der OZB trotz immer wiederkehrender Hinweise auf notwendige Veränderungen im Luftfahrtrecht konsequent ignoriert hat. Die einzige Notfallmaßnahme war der von Anbeginn an rechtswidrige UL-Erliss, der es österreichischen Piloten ermöglicht hat, mit deutsch registrierten UL-Flugzeugen und in Deutschland erworbenen UL-Lizenzen in Österreich zu fliegen. Alleine diese Umstände würde die Einleitung einer disziplinären Untersuchung rechtfertigen, denn es wird Jahre benötigen bis die aus einer Mischung aus Unwilligkeit und Ignoranz zwischenzeitig entstandene Schädigung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft behoben wird.

2. Mit dieser Verordnung wird nicht nur mit der Einführung des Zivilluftfahrtpersonal-Hinweis (ZPH) eine Nonsensebestimmung geschaffen, denn schon bislang war es den zuständigen Behörden nicht untersagt, Informationen und dgl. zu verlautbaren (wäre dem so gewesen, hätte das BMVIT als Aufsichtsbehörde sämtliche bisherigen Informationen untersagen müssen) sondern es wird mit der Zivilluftfahrtpersonal-Anweisung (ZPA) eine Verordnungsermächtigung für die Austro Control GmbH und den Österreichischen Aero Club, ein Verein, ohne gesetzliche Grundlage im Luftfahrtgesetz eingeführt. Die ZPA ist daher als verfassungswidrig zu qualifizieren.

3. Ebenso fragwürdig ist die Rechtsstaatlichkeit der Bestimmungen des neuen §1 a der ZLPV 2006. Sowohl die Festlegung der Behördenzuständigkeit als auch deren Inanspruchnahme fällt nicht in die Zuständigkeit der Bundesministerin sondern stellt eine Verantwortung des Gesetzgebers dar. Der Bundesministerin fehlt die gesetzliche Grundlage, auf Grund derer Sie diese Verordnungsbestimmungen erlassen hat. Die für luftfahrtlegistische Fragen verantwortliche Abteilung in der OZB war offenkundig trotz vierjähriger Vorbereitungszeit nicht fähig, zeitgerecht eine Novelle zum Luftfahrtgesetz vorzulegen und wählt nun diesen weit bequemerem Weg.

Die Überheblichkeit und Dreistigkeit, die von dieser Abteilung ausgehend an den Tag gelegt wird, zeigt sich an der Tatsache, dass an die Europäische Luftfahrtbehörde EASA bereits im Frühjahr offiziell die Meldung zuging, Österreich habe von den "opt-out" Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 bzw. 290/2012 Gebrauch gemacht, wissend, dass dies eine tatsachenwidrige Mitteilung dargestellt hat.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie verantworten Sie die Tatsache, dass die verschiedensten Vertreter der österreichischen Luftfahrt über Jahre hinweg seitens der legistischen Abteilung der OZB mit der Ankündigung hingehalten wurden, mit einer in Kürze zu erwartenden Novelle zur ZLPV 2006 werden konkrete Bestimmungen zur Führung von Ultraleichtluftfahrzeugen eingeführt?
2. Weswegen wurde die gegenständliche Novelle um Jahre verzögert, obwohl die Kernstücke lediglich von der deutschen Luftverkehrs zulassungsordnung (LuftVZO) sowie der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) abgeschrieben worden sind?
3. Haben Sie den zuständigen Abteilungsleiter jemals aufgefordert oder auffordern lassen grundsätzlich mehr Arbeitseifer an den Tag zu legen oder haben Sie ihn im Gegenteil angewiesen, diese Novelle zur ZLPV 2006 längstmöglich zu verschleppen?
4. Wie verantworten Sie die Tatsache, dass im Frühjahr offiziell an die Europäische Luftfahrtbehörde EASA bereits die Meldung ging, Österreich habe von den "opt-out" Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 bzw. 290/2012 Gebrauch gemacht, wissend, dass dies eine tatsachenwidrige und irreführende Mitteilung dargestellt hat?
5. Weswegen wird von Ihnen ohne Ermächtigung durch ein entsprechendes Bundesgesetz wie etwa das Luftfahrtgesetz, der Ermächtigungsumfang der Austro Control GmbH Verordnungen in Form von ZPAs zu erlassen, erweitert?
6. Durch wen wurde die Gesetzeskonformität dieser Vorgangsweise bestätigt?
7. Welche Kosten werden sich auf Grund der Tatsache ergeben, dass in Österreich nunmehr drei Luftfahrtbehörden bestehen (OZB, OEAC, ACG) die den europäischen Behördenvorgaben gemäß Verordnung (EU) 290/2012 Artikel11b bzw. Annex VI zu entsprechen haben?
8. Wie werden die dem Österreichischen Aeroclub entstehenden Aufwendungen für dessen behördliche Tätigkeit abgegolten und wie hoch ist der dafür zu

veranschlagende Betrag der im Vorblatt zur gegenständlichen Novelle/Finanzielle Auswirkungen verschwiegen wurde?

9. Wann wird der seit Anbeginn rechtswidrige UL-Erlass aufgehoben?

