Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: I1@bmvit.gv.at

Zl. 13/1 12/50

GZ. BMVIT-58.510/0001-IV/L1/2012
VO, mit der die VO betreffend die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club (ÖAeC-Zuständigkeitsverordnung - ÖAeCVO) geändert wird
VO, mit der die Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006) geändert wird

Referent: Dr. Andreas Grassl, Rechtsanwalt in Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag dankt für die Übersendung des Entwurfes und erstattet dazu folgende

S t e l l u n g n a h m e :

I. Grundsätzliches:

Der ÖRAK hat grundsätzliche Bedenken gegen die Aufrechterhaltung und die mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf intendierte Vertiefung der Aufsplitterung der Kompetenzen im Zivilluftfahrtbereich zwischen ACG und OeAC. Grundsätzlich ist den Vertretern des Österreichischen Aeroclubs zwar Recht zu geben, dass die (scheinprivatisierte) Luftfahrtbehörde Austro Control zur Überbürokratisierung neigt und im Vergleich zur gebotenen Leistung nichtgerechtfertigte Gebühren erhebt. Dieses Problem ist aber nach Ansicht des ÖRAK nicht dadurch in den Griff zu bekommen, dass man eine *per se* ineffektive Kompetenzaufsplitterung vornimmt. Vielmehr wäre es Aufgabe des BMVIT nicht sämtlichen Kosten- und Gebührenwünschen der Austro Control durch entsprechende Novellierungen der ACG-Gebührenverordnung nachzukommen, sondern durch geeignete aufsichtsrechtliche Maßnahmen eine Straffung der Verwaltungsabläufe und eine entsprechende Kostensenkung bei ACG herbeizuführen. Dass dies dem Verordnungsgeber ohnehin vorschwebt, ergibt sich aus den Erläuterungen im Bezug auf den „Prüfervermerk“. Es darf darauf verwiesen werden, dass im seinerzeitigen Bundesamt für Zivilluftfahrt, das ja bekanntlich für alle Pilotenscheine zuständig war, die Luftfahrtpersonalangelegenheiten unter Leitung eines Juristen, der – wie noch allgemein bekannt sein dürfte – nur eingeschränkt im Amt anwesend war, und 3 Mitarbeiterinnen bewältigt wurden. Heute hat Austro Control, trotz der modernen technischen Voraussetzungen (computerunterstützte Verwaltung) und trotz

Übergabe der Kompetenzen im Bereich Flugsport an den Österreichischen Aeroclub, einen Abteilungsleiter, darunter einen Fachbereichsleiter, weiters einen „Manager PEL“ und 7 Mitarbeiter. Für den ÖRAK ist daher nicht einsichtig, warum Austro Control bei dieser Struktur nicht das gesamte Lizenzierungswesen übernehmen und außerdem durch Rationalisierungsmaßnahmen den Personalstand in diesem Bereich reduzieren kann.

Nach Ansicht des ÖRAK wird es daher Aufgabe der Aufsichtsbehörde sein, nach Inkrafttreten der vorliegenden Novelle und insbesondere auch nach Einführung von EU-FCL durch geeignete aufsichtsbehördliche Maßnahmen sicherzustellen, dass das bei der Luftfahrtbehörde bestehende Rationalisierungspotential gehoben wird und der Entfall gewisser (gebührenbehafteter) Routinetätigkeiten nicht zu einer Erhöhung der übrigen Gebühren führt.

Um es mit einem in Luftfahrtkreisen häufig gebrauchten *Bonmot* zu formulieren:

Es ist zu verhindern, dass der letzte in Österreich verbliebene Pilot oder das letzte in Österreich verbliebene Flugzeug die ganze Austro Control zu finanzieren hat.

II. Spezielle Anmerkungen:

Die nachstehenden Bestimmungen der geplanten Novelle bedürfen nach Ansicht des ÖRAK einer zusätzlichen Kommentierung, wobei sich die Paragraphenbezeichnungen auf die Bezeichnungen im Entwurf der ZLPV-2006 beziehen:

Zu § 1 b:

Unklar bleibt die Rechtsqualität der ZPH, diese werden wohl als Erlass zu qualifizieren sein. Es mag zwar der jahrzehntelang betriebenen typischen österreichischen Praxis entsprechen (*vgl* den seinerzeitigen Dualismus von ZLPV und ZPE), Dinge nicht im Verordnungswege zu regeln. In Zeiten der ohnehin bereits recht komplexen EASA Bestimmungen ist aber eine weitere Zersplitterung der Rechtsvorschriften nicht zu begrüßen.

Grundsätzlich ist natürlich nichts dagegen einzuwenden, dass die Behörde Informationen und Erläuterungen an die Piloten erteilt. Festlegungen sollten aber – soweit sie im Hinblick auf die anzuwendenden EU-Verordnungen überhaupt möglich sind – durch Verordnung und nicht durch im Internet veröffentlichte Rechtsansichten der Exekutive erfolgen.

Zu § 13 Abs 8:

Der ÖRAK versteht die grundsätzliche Intention sicherzustellen, dass nur zulässige Hilfsmittel bei Prüfungen verwendet und somit die wirklichen Kenntnisse des Bewerbers bei einer Prüfung abgefragt werden. Abzulehnen ist aber, dass Österreich – anders als andere Staaten – vermeint, dazu eine obrigkeitsstaatliche Bestimmung zu benötigen, die nicht nur eine Unzahl von unbestimmten Rechtsbegriffen enthält („Täuschungsversuch“, „zulässige Prüfungsunterlagen“, „zulässige Dokumentation“),

sondern es auch dem Ermessen der ausführenden Behörde (also der Exekutive) überlässt, generelle Normen („Richtlinien“) festzulegen.

Eine einfache Bestimmung, die regelt, dass ein Kandidat von der Prüfung ausgeschlossen wird, wenn er andere, als die in einer Anlage zur ZLPV vom BMVIT zu bezeichnenden Hilfsmittel bei der Prüfung verwendet, wäre aus Sicht des ÖRAK ausreichend.

Ausdrücklich spricht sich der ÖRAK gegen den letzten Satz dieser Bestimmung aus, wonach die „zuständige Behörde“ oder „die Prüfungskommission“ den Bewerber bei „schwerem Fehlverhalten“ (wiederum ein unbestimmter Rechtsbegriff) für einen Zeitraum von 12 Monaten von der Wiederholung der Einzelprüfung ausschließen kann. Hier wird dem Rechtsmissbrauch oder zumindest der Willkür Tür und Tor geöffnet.

Im Übrigen passt eine derartige Bestimmung in das Volksschulwesen des 19. Jahrhunderts, nicht aber in die vereinte europäische Zivilluftfahrt des 21. Jahrhunderts. Es darf nicht übersehen werden, dass das Absolvieren einer Pilotenprüfung in der Vielzahl der Fälle dem Erwerb einer Berufsberechtigung dient. Eine von der Behörde angeordnete Verzögerung des Erwerbs greift daher in die Existenz des betreffenden Bürgers ein und bedarf einer grundrechtskonformen Norm, die Basis für eine vorzunehmende Interessensabwägung ist. Diese Kriterien werden mit der vorgeschlagenen Formulierung, die solche Grundrechtseingriffe ins freie Ermessen von ein paar Fluglehrern stellt, bei weitem nicht gerecht.

Zu denken geben sollte auch, dass die Universitäten eines derart „erhobenen Zeigefingers“ nicht bedürfen, um die akademische Qualifikation von künftigen Ärzten, Rechtsanwälten, Notaren, oder Zivilingenieuren festzustellen.

Zu § 20 Abs 4:

Hier erscheint der Stichtag 31.12.2012 willkürlich gewählt. Es ergeht die Anregung, die Gültigkeit bestehender Anerkennungen bis zum Inkrafttreten der Bestimmungen vom EU-FCL und somit in Harmonisierung mit den übrigen Übergangsbestimmungen anzuordnen.

Zu § 118 b:

Die Verpflichtung zur Unterschiedsschulung im Bereich der nicht vom EU-FCL erfassten Pilotenscheine, also vor allem im Bereich der Sportluftfahrt, erscheint dem ÖRAK als unnotwendige, überbürokratische Erschwernis, die im Übrigen zu keiner Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt führt. Es handelt sich bei den betroffenen Luftfahrzeugen grundsätzlich um solche einfacherer Bauart, die von einem Piloten ohne weiteres nach einem – wie es in Deutschland trefflich bezeichnet wird – „Vertrautmachen“ geführt werden können. Darüber hinaus wird übersehen, dass es gerade in diesem Bereich sehr viele Luftfahrzeuge gibt, die eine Schulung am Doppelsteuer gar nicht zulassen, weil sie einsitzig ausgeführt sind. Worauf sich dann eine Unterschiedsschulung – die offenbar dem Bereich der Großluftfahrt bzw der komplexen Strahlluftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt entnommen ist – beziehen

soll, bleibt unklar (theoretische Unterrichtung in der Funktionsweise des Funkgerätes?).

Dazu kommt, dass sich rein praktisch die Frage stellt, was als unterschiedliches Muster oder Baureihe anzusehen und daher Gegenstand der Unterschiedsschulung ist. Im Bereich der JAR-FCL bzw EU-FCL gibt es von der EASA publizierte Listen, in denen festgelegt wird, von welchem Muster bzw. welcher Baureihe auf welches andere Muster bzw. auf welche andere Baureihe Differenzschulung notwendig ist. Ohne eine derartige Grundlage würde die geplante Bestimmung in § 118 b zur Rechtsunsicherheit bzw. einer völlig uneinheitlichen – daher willkürlichen Praxis führen. Da es rein praktisch unmöglich erscheint, für alle Luftfahrzeuge der Sportluftfahrt eine derartige Liste für Unterschiedsschulung zu erstellen und zu publizieren, sollte nach Ansicht des ÖRAK diese Bestimmung restlos entfallen.

Soweit die Stellungnahme des ÖRAK zur geplanten Novelle. Um entsprechende Berücksichtigung wird ersucht.

Wien, am 10. April 2012

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG

Dr. Rupert Wolff
Präsident