



Österreichischer Aero Club, 1040 Wien, Prinz Eugen Str. 12
www.aeroclub.at, fallmann.gabriela@aeroclub.at,
Tel: 01/5051028, Fax: 01/5057923, ZVR Zahl: 770691831

Wien, 18.11.2009/FG

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung II/L1 (Luftfahrtrecht u. Flugsicherung)
Radetzkystr. 2
1030 Wien

Betreff: Antrag auf Übertragung von Zuständigkeiten nach Part M;
Zahl: BMVIT-58551/0004-II/L1/2009

Sehr geehrte Damen und Herren!

In obiger Angelegenheit übermitteln wir zum Schreiben der AUSTRO CONTROL vom 22. Oktober d. J. nachstehende

Stellungnahme

Generell ist festzuhalten, dass der Österr. Aero Club am 29. Mail 2009 mit AUSTRO CONTROL ein diesbezügliches Gespräch führte. Für AUSTRO CONTROL waren die Herren Vorstandsdirektoren Dr. Sommerbauer und Mag. Zemsky anwesend. Beide Herren haben uns bei diesem Gespräch zugesichert, keine Einwendungen dagegen zu haben, dass der ÖAeC/FAA nach den Bestimmungen des „Part M“ die Prüfungen von Segelflugzeugen/Motorseglern weiterhin vornimmt!!

Wir verweisen darauf, dass der ÖAeC/FAA aufgrund der Übertragungsverordnung seit nunmehr 13 Jahren für die Jahresüberprüfungen von Segelflugzeugen/Motorseglern zuständig war und dies – wie die durchführenden Audits beweisen – stets ohne aufgetretene Probleme durchführe. Im Zuge der EASA, ist die Überprüfung der Lufttüchtigkeit gemäß dem „Part M“ vorzunehmen. Soweit es sich jedoch um „Annex II“ Luftfahrzeuge handelt, bleiben diese auch weiterhin in der Verantwortung von ÖAeC/FAA.

Uns sind die Bestimmungen des Part M bekannt, wonach die Jahresprüfung (ARC) in erster Linie durch eine CAMO zu erfolgen hat. Sie kann aber durchaus, wie dies AUSTRO CONTROL richtig ausführt, durch die Behörde – von einer mit Behördenaufgaben betrauten Stelle – selbst erfolgen.

Es ist folglich die Argumentation von Austro Control nicht verständlich, wenn der ÖAeC/FAA aufgrund seiner sparsamen und wirtschaftlichen Führung in der Lage ist, die Airworthiness Reviews zugunsten des Flugsports in Österreich zu kostengünstigen Preisen abzuwickeln, wenn Austro Control als Behörde ohnehin nicht ihre primäre Aufgabe darin sieht, Jahresüberprüfungen zu machen, sondern dies CAMOS überlassen will, dann ist nicht einzusehen, warum sie sich gegen diese Tätigkeit durch den ÖAeC/FAA ausspricht.

Als weiterer vermeintlicher Nachteil wird angeführt, dass das BMVIT seine Dienstaufsicht über die ÖAeC/FAA ausüben muss. Da Austro Control ausdrücklich darauf verweist, dass sie die Agenden, mit denen die ÖAeC/FAA beliehen ist, nicht übernehmen will, geht auch dieses Argument ins Leere, da die Oberbehörde im Rahmen ihrer Dienstaufsicht den Österr. Aero Club jedenfalls überprüfen muss und dies bisher auch laufend erfolgt, und hiedurch keine Extrakosten entstehen.

Wir können weiters darauf verweisen, dass der Österr. Aero Club die Ausbildung der Prüfer für ihre Qualifikation gemäß Part 66 finanziert hat und dies bei einem eigens veranstalteten mehrtägigen Schulungskurs am Flugsportzentrum Spitzerberg im April dieses Jahres erfolgte. Es ist mehr als befremdend, wenn nun eventuell seitens von Austro Control unsere bisherigen **ehrenamtlichen Bauprüfer** für Prüftätigkeiten in Anspruch genommen werden sollten.

Wenn sich Austro Control nunmehr dagegen ausspricht, dass die ÖAeC/FAA weiters mit der Zulassung von CAMOS beliehen werden sollte, so stellen wir in aller Klarheit fest, dass dies niemals unser Wunsch war, uns vielmehr die Aufnahme dieser Tätigkeit in unserem Antrag „empfohlen“ wurde, da bei der bereits erwähnten Besprechung von Austro Control darauf Wert gelegt wurde, dass wir möglichst viele Agenden übernehmen sollten!!

In diesem Zusammenhang, nämlich „Splittung“ von an sich geschlossenen Bereichen, eine wichtige Aussage von der EASA! Anlässlich eines Arbeitstreffens in Köln am 29. Oktober 2009, erklärte der Manager von CONTINUING AIRWORTHINESS PRODUCT SAFETY UNIT, Mr. JUAN ANTON, gegenüber den beiden Teilnehmern aus Österreich, Herrn DI Manfred MÜNZER und Herrn Hans HYNEK, dass seitens der EASA nichts dagegen spricht, auch Teilbereiche - ausschließlich Prüfungen von Segelflugzeugen/Motorseglern - durch die Nationale Hoheit an eine geeignete Institution zu übertragen. Dies bedürfe keiner Zustimmung und ist somit von der EASA nicht genehmigungspflichtig!

Wenn uns weiters vorgehalten wird, dass der Österr. Aero Club an Standardisierungsverfahren teilnehmen muss, wie SSP, so entgegnen wir hiezu, wir haben immerhin zu dem SSP Trainingsprogramm, das das BMVIT vor kurzem organisiert hat, zwei leitende Organe, fachlich und hoch qualifiziert, entsandt!

Wir betrachten daher diese Argumente, die Austro Control nun überraschenderweise vorbringt, als nicht zielführend.

Wir verweisen mit berechtigtem Stolz darauf, dass wir bewusst für den Österreichischen Flugsport mit einer sehr geringen Kostenbelastung ausgekommen sind und weder eine Valorisierung noch eine exorbitante Steigerung der Gebühren beantragt haben. Im Interesse des Sports sind wir bemüht, unsere Gebühren gering zu halten und dennoch kostendeckend – weil größtenteils ehrenamtlich – zu arbeiten.

Dies ist uns bis zum heutigen Tage auch gelungen – immerhin ohne nennenswerte Beanstandungen seit mehr als 13 Jahren!

Ein weiterer gravierender Trugschluss in der Argumentation von Austro Control liegt in den geäußerten Bedenken, der Österr. Aero Club müsste zu den Aufgaben gemäß TEIL M – M1 auch entsprechende Agenden gemäß TEIL 21 für die übertragene Luftfahrzeugkategorie übernehmen. Dies ist völlig unrichtig, denn ein Zusammenhang im Sinne TEIL M – M1 mit dem angeführten TEIL 21 ist nicht gegeben! Laut VO (EG) Nr. 2042/2003 ist TEIL-M dem ORGANISATIONS DEPARTMENT (Gruppe CONTINUING AIRWORTHINESS ORGANISATIONS APPROVALS) in der EASA zugeordnet, TEIL 21 hingegen gehört dem STANDARDISATION DEPARTMENT nach VO (EG) Nr. 1702/2003 an!

Auch die angeführten zusätzlichen Schnittstellen und Aufwände (Betriebe?, Industrie?) können wir nicht erkennen, denn Austro Control beschreibt hier lediglich den ISTZUSTAND!!

Die bereits angesprochene Aufsichtsübertragung der CAMO Zulassung bzw. Überwachung ist und war nicht unser primäres Ziel. Die eventuellen Schwierigkeiten und Mehrbelastungen für die Luftfahrtindustrie (?) sind unserer Ansicht nach stark überzeichnet. Wenn Austro Control abschließend feststellt, dass die Kostenersparnis für sie eine vernachlässigbare Größe darstellt, so halten wir fest, dass die Kostenersparnis für den Österreichischen Flugsport durch die von uns angestrebten Aufgaben gewaltig und damit bedeutsam, vielleicht sogar für den Segelflugsport existenzhaltend, sind.

Sehr geehrte Damen und Herren, wir ersuchen aufgrund unserer Argumente und der in dieser Causa in der Realität über Jahre hindurch von der ÖAeC/FAA und allen ehrenamtlichen Mitarbeitern bewiesenen seriösen und erfolgreichen Arbeit, dem ÖAeC im Sinne unseres Antrages mit der Tätigkeit der Nachprüfung von Segelflugzeugen wie bisher zu beleihen.

Weiters ersuchen wir in dieser für den Flugsport so wichtigen Entscheidungsphase, um ein Abschlussgespräch im BMVIT und erbitten hierfür einen ehestbaldigen Termin.

Wir zeichnen

mit vorzüglicher Hochachtung und
besten Fliegergrüßen



Reg. Rat Alois Roppert, Abg. z. NR a. D.
Präsident des ÖAeC
FAI Vicepresident

Beilage:

BEILAGE

zur Stellungnahme des Österr. Aero Clubs – Schreiben vom 18.11.2009

ABSCHRIFT (EASA/EU – VORGABEN)

AMC PART-M Effective: 19/12/2008

Annex I to ED Decision 2008/013/R of 12/12/2008

AMC PART-M

Revised AMC to Annex I (Part-M) of Regulation (EC) No 2042/2003 as last amended by Regulation (EC) No 1056/2008

AMC.M.1

A competent authority may be a ministry, a national aviation authority or any aviation body designated by the Member State and located within that Member State. A Member State may designate more than one competent authority to cover different areas of responsibility as long as the designation decision contains a list of the competencies of each authority and there is only one competent authority responsible for each given area of responsibility.