

5796/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6128/J - NR/1999, betreffend Arbeitszeiten bei fliegendem Personal, die die Abgeordneten Dr. Povysil und Kollegen am 21. April 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1, 3, 5 und 9:

Gemäß den geltenden und von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde bewilligten Flugbetriebs - handbüchern (FOM) der österr. Fluggesellschaften sind bestimmte maximale Arbeitszeiten zulässig. Diese dürfen jedoch nur in Ausnahmefällen bei Verspätungen, verursacht durch technische Probleme, Slots usw. nach Zustimmung der jeweils betroffenen gesamten Crew angewendet werden. Besonders das Flight Time Duty System der Lauda Air (Punktesystem) hat systemimmanente Hemmschwellen, so daß die oben genannten Limits sehr selten erreicht werden. Die Überschreitungen der normalen Beanspruchungszeiten werden von den Fluggesellschaften sowohl der Obersten Zivilluftfahrtbehörde als auch dem Verkehrs - Arbeitsinspektorat in meinem Hause gemeldet. Bei Häufungen von solchen Überschreitungen werden Maßnahmen getroffen bzw. angeordnet, sodaß eine Anwendung der max. Arbeitszeiten bzw. Überschreitungen dieser Limits sehr selten vorkommen.

Generell ist anzumerken, daß schon seinerzeit wegen der in der Luftfahrt international vorherrschenden und betrieblich kaum änderbaren Gesetzmäßigkeiten, die Luftfahrt bewußt aus den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes ausgenommen wurde. Es sind auch derzeit durch die EU

auf internationaler Ebene intensive Bemühungen im Gange, für ganz Europa gültige Flight Time Duty Limitations - die sich auch am US Standard orientieren - zu erlassen, die von allen europäischen Fluggesellschaften verbindlich eingehalten werden müssen und somit für die Fluggesellschaften der einzelnen europäischen Staaten Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen ausschließen. An der Erstellung der Flight Time Duty Regulations der EU wird seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde meines Hauses mitgearbeitet.

Weiters ist festzuhalten, daß mein Ressort im Zusammenwirken mit dem zuständigen Bundesministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales schon seit langer Zeit bemüht ist, die Ausnahmeregelung, die für das Bordpersonal im Arbeitszeitgesetz besteht, durch eine für ArbeitnehmerInnen und Unternehmen in der Luftfahrt sinnvolle Regelung zu ersetzen. Trotz intensiver Bemühungen konnte jedoch zwischen den Sozialpartnern darüber noch keine Einigung erzielt werden.

Zu Frage 2:

Sowohl in den Flight Time Duty Regulations von AUA, Lauda und Tyrolean sind insoferne Limitierungen für die Nachtarbeit vorgesehen, als die Zeit in der Nacht (diese ist in den FOMs genau definiert) um 50 % höher bewertet wird, und sich somit auf die Gesamtarbeitszeit reduzierend auswirkt.

Zu Frage 4:

Auch das System der Standby - Dienste erfährt in den o.g. Flight Time Duty Regulations der EU eine eindeutige Regelung.

Zu Frage 6:

Diejenigen Fluggesellschaften, die Dangerous Goods transportieren dürfen, werden hiezu von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde gemäß ICAO Annex 18 ausdrücklich ermächtigt. Ein entsprechender Vermerk erfolgt im AOC des Unternehmens. Das betreffende Personal wird für den Umgang mit Dangerous Goods entsprechend eingeschult und trainiert. Entsprechende Regelungen sind in den FOMs enthalten. Bei aktuellen Anlässen wie Anzeigen, Beschwerden udgl. erfolgt eine sofortige Überprüfung sowohl durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde als auch durch das Verkehrs - Arbeitsinspektorat meines Ressorts. In besonderen Fällen wird die Gefahrengutabteilung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr eingeschaltet.

In diesen Angelegenheiten wird ganz besonders darauf geachtet, daß der internationale Standard des ICAO Annex 18 eingehalten wird, der nahezu keine Ausnahmen vorsieht. Bei Verstößen gegen diese Bestimmungen würden seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde Maßnahmen gemäß § 141 Abs 3 LFG 1957 i.d.g.F., zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, ergriffen werden.

Zu Frage 7:

Bei Lauda Air müssen für die FlugbegleiterInnen gemäß den Bestimmungen der Betriebsvereinbarung in der B - 767 zumindest Sitze in der Business Class, die mit einem Vorhang von den Passagieren abgeschirmt sind, zur Verfügung stehen. In den Flugzeugtypen B - 777 der Lauda Air sowie Airbus A - 330 und A - 340, die von Austrian Airlines verwendet werden, stehen Crew Rest Compartments zur Verfügung. Tyrolean Airways führt keine Langstreckenflüge durch. Im Übrigen verweise ich auf die Ausführungen zu Fragepunkt 1.

Zu Frage 8:

Das Gesamtgewicht der Trolleys ist so festgelegt, daß beim Schieben dieser Behälter, die auch mit Radblockiereinrichtungen versehen sein müssen, durch jeweils zwei FlugbegleiterInnen auch unter den Gegebenheiten des Fluges keine aus der Sicht der Arbeitsmedizin unzumutbaren Belastungen entstehen. Der Umgang mit betrunkenen oder randalierenden Passagieren wird im Ausbildungsprogramm der Luftfahrtunternehmen berücksichtigt; ebenso umfaßt die Ausbildung die notwendigen psychologischen Aspekte. Im Fall des Randalierens ist auch der Kapitän einzuschalten, der an Bord Zwangsgewalt ausüben kann. Änderungen dieser Gegebenheiten sind aufgrund eines Vergleiches mit den Bedingungen in der Gastronomie weder hinsichtlich der Arbeitsbedingungen noch hinsichtlich der Ausbildung notwendig.

Zu Frage 10:

Zunächst ist festzuhalten, daß derzeit kein österreichisches Luftfahrtunternehmen Pol-Routen befliegt. Auch werden im „normalen Langstreckenflugverkehr“ von Piloten österreichischer Luftfahrtunternehmen kaum 800 Flugstunden überschritten. Somit ist dieser Grenzwert derzeit für österreichische Fluggesellschaften nicht relevant. Ich darf jedoch anmerken, daß seitens des Bundeskanzleramtes der Entwurf eines neuen Strahlenschutzgesetzes (im geltenden Strahlenschutzgesetz ist die Belastung durch natürliche

radioaktive Strahlung nicht erfaßt) vorbereitet wird. In Zusammenarbeit mit meinem Ressort werden auf der Basis dieses neuen Gesetzes die Überwachung der auftretenden Strahlenbelastung für das Bordpersonal sowie die gegebenenfalls erforderlichen Präventionsmaßnahmen geregelt werden. Im Rahmen einer Studie, die in Zusammenarbeit mit der AUVA vom Forschungszentrum Seibersdorf erstellt wurde, sind diesbezüglich bereits zielführende und einfach durchzuführende Überwachungsmaßnahmen vorbereitend erarbeitet worden.

Zu Frage 11:

Vorweg ist anzumerken, daß derzeit keine südamerikanischen Staaten von österreichischen Luftfahrtunternehmen angeflogen werden.

Ich erlaube mir jedoch mitzuteilen, daß aufgrund der letzten einschlägigen Veröffentlichung der WHO ("Richtlinie für die Verhütung und Kontrolle von Tuberkulose in der Luftfahrt") hinsichtlich der Tuberkulose kein erhöhtes Ansteckungsrisiko für das Bordpersonal in Flugzeugen besteht. Routinemäßige periodische TBC - Screening - Untersuchungen für dieses Personal werden von der WHO als nicht erforderlich bezeichnet und wären im Hinblick auf die damit verbundenen Belastungen unter den derzeitigen Umständen auch nicht gerechtfertigt. Allfällige neue Erkenntnisse werden aber weiterhin kritisch ausgewertet werden. Hinsichtlich anderer Infektionskrankheiten bestehen in Abhängigkeit von den Destinationen und den damit verbundenen möglichen Gefährdungen entsprechende Vorbeugungsmaßnahmen.

Zu Frage 12:

Für das Reinigen von Sanitäranlagen werden dem Flugpersonal Schutzausrüstungen wie z.B. Handschuhe, Desinfektionsmittel zur Verfügung gestellt. Die darüber hinaus gehenden Fragen der Lebensmittelhygiene können mangels Zuständigkeit von meiner Seite nicht beantwortet werden.

Zu Frage 13:

Es muß darauf hingewiesen werden, daß die Crew Rest Compartments der B - 777 der Lauda Air auf massives Drängen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde wieder eingebaut wurden; bei Austrian Airlines wurden sie nie ausgebaut.

Zu Frage 14:

Das Verkehrs - Arbeitsinspektorat wurde 1952 eingerichtet. Seit diesem Zeitpunkt konnte die

Unfallrate um 60% reduziert werden. Dieser Erfolg setzt voraus, daß die Verkehrs - Arbeits - inspektorInnen nicht nur über die notwendigen Kenntnisse auf dem Gebiet des Arbeitnehmer - schutzes, sondern auch über alle Kenntnisse und Informationen über die technischen und betrieblichen Besonderheiten der Verkehrsbetriebe verfügen. Darüber hinaus macht die Zu - ordnung des Verkehrs - Arbeitsinspektorates zum Verkehrsressort ein unmittelbares und unbüro - kratisches Zusammenarbeiten zwischen Verkehrs - Arbeitsinspektorat und den Verkehrsbehör - den möglich, wodurch eine rasche, ergebnisorientierte und bundeseinheitliche Berücksichti - gung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Rahmen der zahlreichen Verwaltungs - verfahren im Verkehrswesen erreicht wird.

Bei Angliederung des Verkehrs - Arbeitsinspektorates an das BMAGS würden die Spezialkennt - nisse weitgehend verloren gehen und es müßte sich die Zusammenarbeit in jedem Verwaltungs - verfahren über zwei Ressorts erstrecken, wodurch vermehrter Verwaltungsaufwand und erhebliche Zeitverzögerungen entstehen würden. Auch müßte mit einem nicht unerheblich größeren Kostenaufwand sowohl bei der Durchführung der Aufgaben als insbesondere auch bei Schulung und Weiterbildung gerechnet werden. Dies würde dem Streben nach einer schlanken Verwaltung klar widersprechen. Überdies würden durch eine Angliederung an das BMAGS die vom Gesetz vorgegebenen Durchsetzungsmöglichkeiten für den Arbeitnehmerschutz im Verkehrsbereich in keiner Weise verändert oder verbessert werden.

Zu Frage 15:

Im Zusammenhang mit dem Gegenstand dieser Anfrage bestehen keine Überschneidungen.