

6128/J XX.GP

### ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Povysil, Dr. Kurzmann, Mag. Haupt, Dr. Salzl, Mag. Firlinger  
und Kollegen  
an den Herrn Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend; Arbeitszeiten bei fliegendem Personal

In diversen Print - wie elektronischen Medien tauchen vermehrt Berichte über die Handhabung von Arbeitszeiten von fliegendem Personal auf. Österreichische Fluggesellschaften (Austrian Airlines, Lauda Air und Tyrolean) unterliegen, teilweise freiwillig, diversen Vorschriften wie den Flight Operation Manual (FOM) . Allerdings finden diese Regulative in Belangen der Arbeitszeit in Österreich keine zwingende Anwendung.

Fliegendes Personal (Piloten und Kabinenpersonal) sind sowohl vom Arbeitszeitgesetz als auch größtenteils vom Arbeitsruhegesetz ausgenommen.

Es herrscht ein gesetzesfreier Raum und eine unübersichtliche Situation.

Das Verkehrsministerium erteilt Genehmigungen in Bescheidform, lediglich aufgrund der von österreichischen Luftfahrtunternehmen vorgelegten Vorschläge, ohne Mitspracherecht der Arbeitnehmer. Gesetzliche Zuständigkeit hat eigentlich das Sozialministerium, die Inspektionszuständigkeit hat jedoch das Verkehrsministerium.

Das FOM ist in Belangen der internationalen Luftfahrtsicherheit erstellt worden und berücksichtigt nur die reinen Flugzeiten, nicht jedoch die Vor - und Nachbereitungszeiten sowie die Rufbereitschaften.

Die jeweiligen Kollektivverträge finden zwar intern Anwendung, können aber nur zivilrechtlich eingeklagt werden.

Die enthaltenen Bestimmungen die zu Diskussionen führen, betreffen mehrheitlich die Überstundenregelungen und Ruhepausen sowie eine noch immer ausstehende Arbeitszeitregelung für die Langstreckenflüge.

Im Herbst des Vorjahres wurde eine Verfassungsgerichtshofsklage von der Arbeitnehmervertretung der Lauda Air betreffend Arbeitszeitregelungen eingebracht. Stellungnahmen an den Verfassungsgerichtshof ergingen im Februar dieses Jahres, mit einem Urteil ist im Juli 1999 zu rechnen.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten  
an den Herrn Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die nachstehende

### ANFRAGE:

1. In Österreich darf ein Buschauffeur nicht länger als acht Stunden fahren. Piloten und anderes Bordpersonal arbeiten nicht selten bis zu 11 oder gar bis zu 18 Stunden. Die jeweiligen Airlines regeln die Arbeitszeit Ihres Bordpersonals selbst und legen dies der Behörde vor. Nachdem das Bordpersonal vom Arbeitszeitgesetz ausgenommen ist, entstehen nicht selten Arbeitszeiten von 12 bis 14 Stunden, bei denen auch seitens des Verkehrsarbeitsinspektorates die meisten „Mißstände“ beobachtet wurden. Mangels einer gesetzlichen Regelung kann aber die Behörde gegen die Unternehmen nicht strafrechtlich vorgehen.  
Welche konkreten Schritte haben und werden Sie in diesen Belangen unternehmen?
2. Die Nachtarbeit ist bei amerikanischen Fluggesellschaften mit 7 - 8 Stunden limitiert (inkl. Vor - und Nachbereitung eines Fluges).  
Welches Limit existiert in Österreich und wie wird dieses überprüft?

3. Das Bordpersonal wurde vor vielen Jahren aus dem Arbeitszeitgesetz ausgeschlossen. Es gibt im jeweiligen Kollektivvertrag nur „Mehrflygstunden“ und keine Überstunden oder Zuschläge für Mehrleistungen. Diese Vereinbarungen können jedoch nur zivilrechtlich eingeklagt werden und widersprechen teilweise einer fairen Behandlung im Sinne des Arbeitszeitgesetz (AZG).
  - a) Finden Sie diese Regelung angesichts anderer Branchen gerecht? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, warum?
  - b) Welche konkreten Schritte haben und werden Sie in diesen Belangen unternehmen?
4. Die Durchführung von Standby - Diensten (Rufbereitschaft) führt immer wieder zu Ausnahmesituationen (Einteilung außerhalb des Bereitschaftsdienstes, kein transparentes Ende einer allfälligen Dienstdurchführung, keine Übersicht bei den zustehenden Ruhezeiten). Welche verbindlichen Regeln gedenken Sie hier zu schaffen?
5. Die Forderung nach einer eigenen Regelung der Arbeitsbedingungen für die Langstrecke besteht seit Jahren.
  - a.) Welche Ansätze sieht Ihr Ressort hier zu einer positiven Erledigung dieses Anliegens?
  - b) Welche Schritte wurden bereits durchgeführt?
6. Das Verkehrsarbeitsinspektorat überprüft die Arbeitsbedingungen, die Arbeitszeiten, die Gesundheit, das Hantieren mit Gefahrenstoffen.
  - a) Wie werden diese Überprüfungen durchgeführt?
  - b) Wie oft finden solche Überprüfungen statt?
  - c) welche Konsequenzen und Verbesserungen haben sich daraus für das fliegende Personal ergeben?
  - d) welche Konsequenzen und Verbesserungen haben sich daraus für die Luftfahrtunternehmen ergeben?
7. Zu den Arbeitsbedingungen gehören auch die Ruhemöglichkeiten des fliegenden Personal. Der Pilot ruht in seinem verstellbaren Sitz. Das Kabinenpersonal hat meistens keine eigene Möglichkeit sich auszuruhen. Die Jump - seats welche für Take - off und Landing dem Personal vorbehalten sind, bieten keine Erholungsmöglichkeit.
  - a.) Welche Schritte wurden oder werden seitens Ihres Ressorts in Österreich gesetzt?
  - b.) Welche Schritte werden auf EU - Ebene gesetzt?
8. Die Arbeitsbelastung des fliegenden Personals, mehrheitlich Frauen, ist beträchtlich. Einerseits werden Trolleys ca. 100 Kg (Speisen - und Getränkewagen) sowohl bergauf wie bergab geschoben (durchschnittlicher Neigungswinkel eines Flugzeuges während eines Fluges beträgt ca. 8°). Andererseits werden auch reine Gastronomietätigkeiten ausgeübt, sowie die Betreuung von betrunkenen und randalierenden Passagieren verlangt. Welche Regelungen gedenken Sie, in Anbetracht ähnlicher Bereiche in der Gastronomie, zu verwirklichen?
9. Wieso wird auf die Antwort einer Verfassungsgerichtshofsklage gewartet, anstatt eine eigene Regelung für diese Berufsgruppe, ähnlich den Buschauffeuren, im AZG vorzubereiten?
10. Das österreichische Strahlenschutzgesetz bezieht sich im § 1 nur auf künstliche Strahlenquellen. Seit Jahren ist nun der Umfang der natürlichen Strahlung im Flugverkehr bekannt. Der derzeitige veranschlagte Grenzwert der natürlichen Strahlung im Luftverkehr liegt bei ca. 800 Stunden Flug bei Pol - Routen. Auch das Forschungszentrum Seibersdorf arbeitet an Methoden, welche als EU - Standard richtungsweisend sein könnten. Die Umsetzung der diesbezüglichen EU Richtlinie zur natürlichen Strahlung hat mit 1.1.2000 zu erfolgen. Welche Schritte zu dieser Umsetzung wurden und werden seitens Ihres Ressorts in Zusammenarbeit mit dem Bundeskanzleramt erarbeitet?

11. Das Destinationennetz der österreichischen Fluggesellschaften zeigt eine große Tendenz für Oststaaten, südamerikanische Staaten und asiatische Staaten. Laut einschlägigen Berichten der Weltgesundheitsbehörde (WHO) wird ein vehementes Aufblühen von Infektionskrankheiten (wie z.B. Tuberkulose (TBC)) gemeldet.  
Welche Schritte zur Wiedereinführung etwaiger Kontrollen in welcher Form und in welchen Zeitabständen, können Sie sich zum Schutz des fliegenden Personals vorstellen?
12. Ein Kernbereich des fliegenden Personals betrifft die Lebensmittelhygiene. Hier kommt es wiederholt zu Beschwerden über die auszuführende Tätigkeit der Reinigung von Sanitäranlagen und das weitere Servieren von Speisen, welches im klassischen Gastronomiebereich gesetzlich untersagt ist.
  - a) Welche Regelungen wurden oder werden in diesem Bereich erarbeitet?
  - b) Welche diesbezüglichen Regelungen wurden oder werden auf EU - Ebene erarbeitet?
13. Große Flugzeughersteller wie Boeing und Airbus sehen in ihren Grundausrüstungen auch für Kabinenpersonal Ruheräume (Crew Rest Compartment) vor, welche aber durch die inländischen Flugunternehmen meistens ausgebaut oder anderweitig genutzt werden. So z. B. wurden auch bei der Lauda Air und den Austrian Airlines nur nach vehementen Protesten der Arbeitnehmervertreter diese Ruheräume wieder eingebaut bzw. wieder aktiviert.  
Welche gesetzlichen Bestimmungen bestehen in Österreich, die den Einsatz dieser Ruheräume zwingend vorschreiben? Wenn keine bestehen, warum nicht?
14. Wozu gibt es eine eigene Inspektoratsabteilung im Verkehrsministerium? Könnte nicht die Effizienz und die rechtliche Durchsetzung der Tätigkeiten dieser Abteilung durch Angliederung an das Arbeitsinspektorat beim BMAGS gestärkt werden?
15. Bei welchen Abteilungen Ihres Ressorts bestehen Überschneidungen mit anderen Ressorts, welche durch Zusammenlegung eine Erhöhung der Effizienz und Verschlankeung der Verwaltung ergeben würde?