

An den
Zweiten Präsidenten des Nationalrates
Karlheinz Kopf
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0008-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 29. August 2014

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Karlsböck und weitere Abgeordnete haben am 10. Juli 2014 unter der **Nr. 2144/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gesundheitsgefährdung durch giftige Kabinenluft in Flugzeugen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Sind Ihnen Fälle von Fume Events, wie sie oben beschrieben werden, auch aus Österreich oder von Flügen mit österreichischen Flugzeugen bekannt?*
- *Wenn ja, haben Sie Untersuchungen wegen Gefährdung der Flugsicherheit und der Gesundheit von Crew und Passagieren eingeleitet?*

Es stehen Informationen über solche Vorfälle zur Verfügung. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat das Thema bereits 2009 untersucht. Die österreichischen Luftfahrtbehörden unterstützten bereits damals diese Initiative auf europäischer Ebene.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Sind Fälle von Fume Events in Österreich meldepflichtig?*
- *Wenn ja, welche Institution/ Behörde trifft die Melde- bzw. Berichterstattungspflicht?*
- *Wenn nein, werden Sie sich für eine Meldepflicht einsetzen?*

Fume Events stellen ein meldepflichtiges Ereignis i.S.d. der Zivilluftfahrt-Meldeverordnung (ZMV, BGBl. II Nr. 319/2007 i.d.g.F.) dar. Diese Meldepflicht trifft v.a. die Luftfahrtindustrie, den Halter oder den verantwortlichen Piloten des betroffenen Luftfahrzeuges.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Liegen der Austro Control, die als österreichische Luftfahrtbehörde für einen sicheren und wirtschaftlichen Flugverkehr im österreichischen Luftraum verantwortlich ist, Berichte über Vorfälle infolge kontaminierter Kabinenluft vor?*
- *Wenn ja, wurde das BMVIT über diese Vorfälle informiert?*

Meldungen über Fume Events sind als meldepflichtiges Ereignis i.S.d. Zivilluftfahrt-Meldeverordnung von der Austro Control GmbH zu erfassen. Das bmvit hat Einsicht in diese Berichte.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- *Hat das BMVIT in solchen Fällen entsprechende Maßnahmen zur Untersuchung der Ursachen getroffen?*
- *Wenn ja, welche, wann und mit welchem Ergebnis?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Austro Control fordert im Rahmen der Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen diese regelmäßig zu Untersuchungen von Vorfällen auf bzw. prüft die Ergebnisse und eingeleiteten Maßnahmen. So auch für diese angesprochenen Ereignisse. Die Untersuchungen führen zu unterschiedlichen Ergebnissen, Trends sind nicht erkennbar.

Zu den Fragen 11 bis 13:

- *Hat das BMVIT die in Deutschland bekannt gewordenen Fume Events zum Anlass genommen, die Problematik auch in Österreich zum Gegenstand näherer Untersuchungen zu machen?*
- *Wenn ja, von welchen, wann und mit welchem Erfolg?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat das Thema bereits 2009 mit dem A-NPA 2009-10 und dem zugehörigen Ergebnisdokument CRD to A-NPA 2009-10 untersucht. Die

österreichischen Luftfahrtbehörden unterstützten bereits damals diese Initiative auf europäischer Ebene.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Sind Ihnen Messverfahren bekannt, mit denen gesundheitsschädliche Bestandteile im Zugluftsystem zur Versorgung von Kabine und Cockpit mit Frischluft festgestellt werden können?*
- *Wenn ja, werden sie auch eingesetzt?*

Bei der Entwicklung und Zulassung von Triebwerken und Flugzeugen gibt es technische Mindestspezifikationen für Kabinenluftqualität und zur Vermeidung von Kabinenluftkontamination, die von den Triebwerks- und Flugzeugherstellern einzuhalten sind. Im Rahmen der Musterprüfung von Luftfahrzeugen werden dafür diverse Messgeräte eingesetzt. Zuständige Behörde ist seit 2003 die EASA.

Zu den Fragen 16 bis 18:

- *Werden österreichische Flugzeuge bzw. Flugzeuge, die unter österreichischer Flagge betrieben werden, regelmäßig auf die Gefahr von Kontaminierung des Zapfluftsystems überprüft?*
- *Wenn ja, wie oft und mit welchen Konsequenzen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Derartige Überprüfungen sind in den Wartungsanweisungen des jeweiligen Luftfahrzeugmusters festgelegt. Österreichische Luftfahrzeuge werden nach diesen Wartungsanweisungen gewartet. Die Intervalle sind in dem von der Austro Control genehmigten Instandhaltungsprogramm für das jeweilige Muster bzw. Luftfahrzeug eindeutig festgelegt. Die Ergebnisse werden in den laufenden Wartungsaufzeichnungen des jeweiligen Luftfahrzeuges dokumentiert.

Zu Frage 19:

- *Gibt es Zahlen über die Häufigkeit von Fume Events in österreichischen Flugzeugen bzw. in Flugzeugen, die unter österreichischer Flagge betrieben werden?*

Für den Zeitraum von 01.07.2013 bis 30.06.2014 wurden 16 Vorfälle gemeldet, welche im weitesten Sinne dem in der Anfrage angesprochenen Thema zuzuordnen sind.

Zu Frage 20:

- *Wie sichert die österreichische Bundesregierung das Recht der Flugpassagiere, bei Vorkommnissen in Verbindung mit kontaminierter Kabinenluft als Verbraucher informiert zu werden?*

Sollte bei einem Flug ein derartiger Vorfall passieren, ist der Pilot verpflichtet, die Passagiere umgehend zu informieren und die nötigen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen.

Zu Frage 21:

- *Wie gewährleistet die österreichische Bundesregierung die Einhaltung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt durch österreichische Flugzeuge?*

Die angesprochene Richtlinie wird durch die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 außer Kraft gesetzt. Zuvor wurde diese durch § 136 LFG und die ZMV (zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 473/2013) national umgesetzt.

Zu den Fragen 22 bis 24:

- *Hat das BMVIT in Abstimmung mit anderen Ressorts Studien zur Feststellung der giftigen Bestandteile des kontaminierten Zapfluftsystems bzw. dessen konkreter gesundheitsschädigender Wirkung in Auftrag gegeben?*
- *Wenn ja, zu welchem Ergebnis sind diese gekommen?*
- *Wenn nein, werden Sie dies nachholen?*

Diesbezüglich ist auf die Untersuchungsergebnisse der EASA zu verweisen. Nach Auswertung und Analyse von Vorfällen kam man zu dem Ergebnis, dass derzeit keine Änderungen der bestehenden technischen Mindestanforderungen bzgl. der Vermeidung von Kabinenluftkontamination notwendig sind.

Zu den Fragen 25 und 26:

- *Werden Sie in Ihrem Wirkungsbereich nach Abstimmung mit allen involvierten Ministerien und öffentlichen Einrichtungen für eine Verschärfung der technischen Sicherheitsvorkehrungen in Flugzeugen eintreten?*

- *Werden Sie in Ihrem Wirkungsbereich nach Abstimmung mit allen involvierten Ministerien und öffentlichen Einrichtungen für eine verschärfte Kontrolle der bestehenden Wartungsmaßnahmen und Sicherheitskontrollen an Flugzeugen eintreten?*

Der Umfang der Kontrollen durch die zuständige Behörde richtet sich nach den einschlägigen Vorschriften auf europäischer Ebene. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat das Thema bereits 2009 untersucht. Die österreichischen Luftfahrtbehörden unterstützten alle Bemühungen für die Verbesserung und Weiterentwicklung der Sicherheitsvorschriften auf europäischer Ebene. Vertreter der österreichischen Luftfahrtbehörden arbeiten aktiv in den zuständigen Fachgremien der EASA mit.

Doris Bures

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-08-29T17:36:38+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	N/IQtuVFqV1+22IA0ld14knQNLRekBkU1XqgUKw2hK mz9LfbOx/U3NnhkMgE0NH+9vUoX7CPBkyvA4EWJmpuQgATjP/YhrWDEMMaG1Bm41UhrfsoPHDhx+KPRw4EVaGNRtRUD4NW9C35QqtySS/zoDaKhGvk8Hgd0x6eayulrGE=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	