
3708/AB XXII. GP

Eingelangt am 21.02.2006

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-9.500/0016-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, am 20. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3748/J-NR/2005 betreffend Sicherheit in der Zivilluftfahrt – Sicherheit auf Zivillughäfen (EU-VO Nr. 2320/2002) III, die die Abgeordneten Mag. Johann Maier und GenossInnen am 21. Dezember 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Muss das Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt (Art. 5 EU-VO Nr. 2320/2002) generell (z.B. im Rahmen der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft) überarbeitet werden.

Antwort:

Das Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt wurde zuletzt am 29. November 2005 geändert, jedoch nicht in Zusammenhang mit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft.

Frage 2:

Wenn ja, was soll bzw. muss geändert werden?

Antwort:

Ab 2006 werden auf den Flughäfen die sensiblen Teile ausgeweitet, die letzte Übergangsfrist des Luftfahrtsicherheitsgesetzes endete am 1. Jänner 2006.

Frage 3:

Sind auf europäischer Ebene Abänderungen bzw. Ergänzungen der EU-VO Nr. 2320/2002 in der gültigen Fassung geplant? Wenn ja, welche?

Antwort:

Ja, der Anhang soll gekürzt und technische Details in die Durchführungs-VO 622 gesetzt werden.

Frage 4:

Sind für das Nationale Sicherheitsprogramm alle Verordnungen, Praktiken und Verfahren erlassen und vollständig umgesetzt worden, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt im österreichischen Hoheitsgebiet zu gewährleisten?

Wenn nein, warum nicht? Welche sind noch ausständig?

Antwort:

Das Luftfahrtgesetz und das Luftsicherheitsgesetz wurden in Bezug auf die Sicherheit in der Zivilluftfahrt abgeändert. Verordnungen zur Regelung der Gebühr der Zuverlässigkeitsüberprüfung sowie der Dienstkarte für Inspektoren der Zivilluftfahrt wurden erlassen.

Die Sicherheit der Zivilluftfahrt im österreichischen Hoheitsgebiet wird auch wesentlich durch die Einhaltung der Sicherheitsprogramme durch die Zivilflugplatzhalter und Luftfahrtunternehmen gewährleistet. Das bmvit genehmigt diese Sicherheitsprogramme mit Auflagen, wenn sie den gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

Fragen 5 und 6:

Welche Rolle kommt hinsichtlich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt dem staatlichen Katastrophen- und Krisenmanagement (BMI) zu?

Wie sieht die Kompetenzabgrenzung zwischen der Behörde, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt zuständig ist und dem staatlichen Katastrophen- und Krisenmanagement (BMI) aus ?

Antwort:

Das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt sieht in einem eigenen Kapitel die Bildung und Zuständigkeiten des Krisenmanagements bei Anschlägen und Bedrohungen für die Zivilluftfahrt vor. Die Einbindung des Staatlichen Krisen- und Katastrophenmanagements wurde bereits vor Jahren in der Arbeitsgruppe Flugnotfall behandelt und die Einbindung bei Großereignissen festgelegt.

Frage 7:

Wie viele Personen umfasst die Behörde, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt verantwortlich ist? Wer sind diese Personen? Welches Budget ist für diese Behörde im Jahr 2005 und 2006 vorgesehen (Ersuche um Bekanntgabe der Budgetposten)?

Antwort:

Das Qualitätskontrollprogramm umfasst einen Mitarbeiterstand von 3 Personen, die derzeit in der Austro Control GmbH angesiedelt sind (ein Leiter und 2 Mitarbeiterinnen), das bmvit verfügt über 3 Personen, die sich ausschließlich der Luftfahrtssicherheit (Security) widmen.

Für das Qualitätskontrollprogramm steht 2005 als auch 2006 ein Gesamtbudget für die Luftfahrt die notwendigen Mittel auf dem Ansatz 1/65198 zur Verfügung (nach derzeitigen Planungen ca. 500.000 Euro, nach Bedarf auch mehr).

Frage 8:

Wer sind die Mitglieder im Nationalen Zivilluftfahrt-Sicherheitskomitee für die Zivilluftfahrt, dass das Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt beschlossen hat? (Ersuche um monatliche Bekanntgabe)

Antwort:

Dies kann ich aus Datenschutzgründen nicht beantworten.

Frage 9:

Woraus ergibt sich die Rechtsgrundlage für das Nationale Zivilluftfahrt-Sicherheitskomitee, das Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt - ohne Befassung der gesetzgebenden Körperschaft, nämlich des Nationalrates - zu beschließen?

Antwort:

Es handelt sich beim Nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt um kein Bundesgesetz, sondern um eine Fülle an Verfahren und Praktiken, die – sofern es sich um gesetzliche Bestimmungen handelt – sehr wohl vom Nationalrat beschlossen werden.

Frage 10:

Welche Ergebnisse erbrachten bislang die (regelmäßigen) Kontrollen seit Oktober 2004 auf Einhaltung des nationalen Qualitätssicherheitsprogramms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt auf den österreichischen Zivilflughäfen? Wie viele Kontrollen wurden auf den einzelnen Zivilflughäfen durchgeführt (Ersuche um Aufschlüsselung der Kontrollen auf Flughäfen und Ergebnisse)?

Antwort:

Derartige Kontrollen wurden auf allen internationalen Flughäfen durchgeführt. Mängel betrafen verschiedene Normadressaten, Luftfahrtunternehmen, Zivilflugplatzhalter, Sicherheitsunternehmen, reglementierte Beauftragte oder Behörden. Es wurden Mängelbehebungsprogramme eingeleitet, die bereits zum Teil abgeschlossen sind.

Frage 11:

Mussten die Sicherheitsprogramme der einzelnen Zivilflughäfen, die dem Nationalen Sicherheitsprogramm zu entsprechen haben, für die österreichische EU-Ratspräsidentschaft überarbeitet werden? Wenn ja, was musste geändert werden?

Antwort:

Es erfolgte keine Abänderung auf Grund der EU-Ratspräsidentschaft.

Frage 12:

Welche Ergebnisse erbrachten bislang die Kontrollen durch die zuständige Behörde? Welche Kontrollmaßnahmen werden bzw. wurden bereits vorgenommen? Wie oft wurde kontrolliert (ersuche um Aufschlüsselung der Kontrollergebnisse auf die einzelnen Zivilflughäfen)?

Antwort:

Die Zivilflughäfen wurden schon alle zumindest einer Inspektion unterzogen, die genauen Ergebnisse sind aus Datenschutzgründen unter Verschluss zu halten und nur den betroffenen Stellen mitzuteilen.

Frage 13:

Welche Budgetmittel standen für das innerstaatliche Fortbildungsprogramm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt 2004 und 2005 dafür zur Verfügung (Ersuche um Angabe der Budgetposition)? Welche Mittel werden 2006 zur Verfügung stehen?

Antwort:

Dem bmvit stehen für das innerstaatliche Fortbildungsprogramm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt keine Budgetmittel zur Verfügung.

Fragen 14 und 15:

Werden in Österreich zur Zeit Maßnahmen angewandt, die unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts strenger sind, als die Maßnahmen dieser zitierten Verordnung?

Wenn ja, welche Maßnahmen in welchen Bereichen?

Antwort:

Nein.

Fragen 16, 17 und 18:

Wurden durch die EU-Kommission 2004 und 2005 weitere Inspektionen einschließlich einer geeigneten Stichprobe von österreichischen Flughäfen durchgeführt (Art 7 Abs. 2)?

Wenn ja, bei welchen Flughäfen wurden Mängel festgestellt? Wurden diese Mängel in der Zwischenzeit schon behoben? Wenn nein, warum nicht?

Welche Zivilflughäfen waren von diesen Inspektionen betroffen?

Antwort:

Der Flughafen Wien wurde im März 2004 und der Flughafen Salzburg im Dezember 2005 einer Inspektion unterzogen. Es wurden sofort Mängelbehebungsprogramme eingeleitet. Die wesentlichen Mängel können bereits als behoben betrachtet werden.

Frage 19:

Warum sind die Inspektionsberichte und die Antwort Österreichs (Art 7 Abs. 4 der VO) nach Meinung des BMVIT dem Nationalrat (z.B. Innenausschuss, Ständiger Unterausschuss des Innenausschusses) bzw. den Mitgliedern des Nationalrates selbst nicht zugänglich?

Antwort:

Es handelt sich bei diesen Berichten um sehr sensible Nachrichten, die auch von wirtschaftlich erheblicher Bedeutung sind.

Fragen 20 und 21:

Wurden Sanktionen wegen Verstößen gegen die Vorschriften der Verordnung 2320/2002 EWG gegenüber Österreich bzw. einzelnen Flughafenbetreiber erlassen (Art 12)?

Wenn ja, worin bestanden diese?

Antwort:

Nein, es wurden keine Sanktionen erlassen.

Frage 22:

Wird auf Österreichs Zivilflughäfen die „Flughafensicherheit“ (Zugangskontrolle, Durchsuchung von Personal, mitgeführten Gegenständen und Fahrzeugen, Objektschutz und Streifengänge) von der Exekutive, dem Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen kontrolliert (Punkt 2 der Anlage)?

Wer ist für die „Flughafensicherheit“ verantwortlich? Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich? Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Was die Zugangskontrolle betrifft, so obliegt gemäß Nationalem Sicherheitsprogramm die Durchführung der Sicherheitskontrollen zu den Sicherheitsbereichen der Bundesministerin für Inneres.

Die Durchführung der Zugangskontrolle (Überprüfung der Erlaubniskarte) obliegt dem jeweiligen Flugplatzhalter.

Die Durchsuchung von Personal, von mitgeführten Gegenständen und von Fahrzeugen sowie der Objektschutz und Streifengänge obliegen gemäß Luftsicherheitsgesetz den Sicherheitsbehörden und beauftragten Unternehmen.

Änderungen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft wurden bis heute nicht gemeldet.

Frage 23:

Wie werden und durch wen wurden die Abfertigungsgebäudebereiche, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, auf Österreichs Zivilflughäfen ständig überwacht? Wie und durch wen werden die Abfertigungsgebäude durch Streifen gesichert? Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Dafür sind die Sicherheitsbehörden verantwortlich.

Frage 24:

Wie werden andere öffentliche Bereiche, die eine Überwachung erfordern (unter anderem Einrichtungen, die sich immer auf der Landseite befinden, darunter reservierte Parkplätze und sonstige öffentliche Parkplatzbereiche, Zufahrten zu Abfertigungsgebäuden und öffentliche Zufahrtsstraßen, Aussichtsplattformen, Einrichtungen von Autovermietungen, Taxistandplätze und Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie alle Hotelanlagen auf dem Flughafengelände) durch die Exekutive kontrolliert. Wie und durch wen sowie in welchem Umfang werden diese Bereiche durch Streifengänge gesichert, solange sie der Öffentlichkeit zugänglich sind? Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Diese Kompetenzen fallen in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Inneres.

Frage 25:

Werden Technik- und Instandhaltungsbereiche auf österreichischen Zivilflughäfen durch Zäune und Streifen geschützt? Welche Maßnahmen sind zum Schutz der Umzäunung und von flughafeneigenen Anlagen wie Anlagen zur Stromversorgung, Umspannstationen, Navigationseinrichtungen, Kontrolltürmen und anderen Gebäuden, die von der Flugsicherung genutzt werden sowie von Kraftstoffversorgungsanlagen und Kommunikationseinrichtungen getroffen worden? Welche besonderen Maßnahmen sind zur Abwehr von Anschlägen gegen Kraftstoff- und Kommunikationseinrichtungen getroffen worden? Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Derartige Technik- und Instandhaltungsbereiche werden durch Umzäunung, elektronische Überwachung, Bestreufung durch ACG, VIE und Exekutive innen und außen sowie Videoüberwachung geschützt.

Zur Abwehr von Anschlägen wurden strengere Zutrittskontrollmaßnahmen durch örtliche Betreiberunternehmen und Exekutive sowie die gemäß Sicherheitsstufenplan konkreten

Maßnahmen der oben zitierten Organisationen verfügt. Dafür sind die Sicherheitsbehörden und örtlichen Betreiberunternehmen verantwortlich.

Frage 26:

Wird die "Sicherheit von Luftfahrzeugen" (Luftfahrzeugdurchsuchungs- und -prüfung, Sicherung der Luftfahrzeuge) von der Exekutive, dem Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen kontrolliert (Punkt 3 der Anlage)? Wer ist für die Sicherheit von Luftfahrzeugen verantwortlich?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Dafür sind die Luftfahrtunternehmen gemäß Verordnung Nr. 622/2003 verantwortlich. Für die Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft gibt es keine Änderungen.

Frage 27:

Wie und durch wen werden Luftfahrzeuge, die nicht im Dienst sind, einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterzogen? Wie und durch wen werden die Luftfahrzeuge bis zum weiteren Abflug gesichert und bewacht? Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Gemäß Punkt 3 der Anlage der Verordnung Nr. 2320/2003 und Punkt 3 der Anlage der Verordnung Nr. 622/2003 sind die Luftfahrtunternehmen dafür verantwortlich.

Für die Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft gibt es keine Änderungen.

Frage 28:

Wie und durch wen wird auf Österreichs Flughäfen sichergestellt, dass die Flugzeuge, die im Dienst sind, überwacht werden, die ausreicht, um einen unbefugten Zugang zu entdecken? Ist dies Auftrag der Exekutive des Flughafenbetreibers oder privater Sicherheitsunternehmen?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Manche Luftfahrtunternehmen haben dafür ein Sicherheitsunternehmen vertraglich gebunden, andere haben damit die eigene Crew beauftragt.

Für die Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft gibt es keine Änderungen.

Frage 29:

Wie und durch wen wird der Zugang zu Luftfahrzeugen, die nicht im Dienst sind, von Fußstreifen oder motorisierten Streifen kontrolliert oder unter Überwachung zu stellen, die ausreicht, um einen unbefugten Zugang zu entdecken? Ist dafür die Exekutive, der Flughafenbetreiber oder private Sicherheitsunternehmen verantwortlich?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Gemäß Punkt 3 der Anlage der Verordnung Nr. 2320/2003 und Punkt 3 der Anlage der Verordnung Nr. 622/2003 sind die Luftfahrtunternehmen dafür verantwortlich.

Diese Maßnahme entfällt, wenn das gesamte Sicherheitspersonal beim Zugang zum Sicherheitsbereich durchsucht wird.

Für die Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft gibt es keine Änderungen.

Frage 30:

Wird die Kontrolle von „Fluggästen und Handgepäck“ (Kontrolle von Fluggästen, Trennung von Fluggästen, Kontrolle von Handgepäck, Kontrolle von Diplomaten) von der Exekutive, dem Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 4 der Anlage)?

Wer ist für die Kontrolle von „Fluggästen und Handgepäck“ verantwortlich? Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Dies wird gemäß Luftsicherheitsgesetz vom Bundesministerium für Inneres vorgenommen. Änderungen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft wurden bis heute nicht gemeldet.

Frage 31:

Wird die Zuordnung und Kontrolle von „aufgegebenem Gepäck“ (Zuordnung, Kontrolle und Schutz von aufgegebenem Gepäck) von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, dem Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 5 der Anlage)? Wer ist für die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck verantwortlich? Ist auf Österreichs Zivilflughäfen die notwendige technische Ausstattung zur Kontrolle von aufgegebenem Gepäck vorhanden (Punkt 5.2. der Anlage)?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Die Zuordnung von aufgegebenem Gepäck wird vom Luftfahrtunternehmen durchgeführt, dies wird gemäß Luftsicherheitsgesetz vom Bundesministerium für Inneres vorgenommen. Die notwendige technische Ausrüstung ist auf allen 6 internationalen Flughäfen vorhanden. Änderungen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft wurden bis heute nicht gemeldet.

Frage 32:

Wird die Kontrolle von „Fracht, Kurier- und Expresssendungen“ (Sicherheitskontrollen etc.) von der Exekutive, dem Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen, reglementierten Beauftragten oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 6 der Anlage)? Wer ist für die Kontrolle des gesamten Fracht-, Kurier-, Transfer- und Expressgut auf Österreichs Zivilflughäfen (inkl. dieser Abfertigungsgebäude) zuständig?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Die Kontrolle von „Fracht, Kurier- und Expresssendungen“ wird von reglementierten Beauftragten durchgeführt. Kontrollierte Luftfracht stellt keine Gefahr dar und bedarf daher auch keiner gesonderten Bewachung. Für die Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft gibt es keine Änderungen.

Frage 33:

Wie viele reglementierte Beauftragte zur Zeit sind auf Österreichs Zivilflughäfen benannt, zugelassen oder anerkannt (Aufschlüsselung auf Zivilflughäfen)?

Antwort:

Zur Zeit gibt es 13 reglementierte Beauftragte.

Frage 34:

Welche Probleme gab es bislang mit Fracht-, Kurier- und Expresssendungen? Welche Zivilflughäfen waren von diesen Problemen betroffen?

Antwort:

Die meisten Speditionen waren bislang nicht bereit, den Status des reglementierten Beauftragten anzunehmen. Die Anschaffung von Kontrollgeräten ist bei den Bundesländerflughäfen zum Teil ein Problem, da sie bei Umsetzung des Konzeptes bekannter Versender nicht ausgelastet sind.

Frage 35:

Wird die Kontrolle der „Post“ (Sicherheitskontrollen etc.) von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, Flughafenbetreiber, reglementierten Postbehörden/ Verwaltungen oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 7 der Anlage)? Wer ist für die Kontrolle von „Post“ verantwortlich?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Die Sicherheitskontrollen führt ein reglementierter Beauftragter durch.
Für die Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft gibt es keine Änderungen.

Frage 36:

Wie viele und welche reglementierte Postbehörden/-verwaltungen wurden bislang durch die zuständige Behörde benannt, zugelassen oder anerkannt?

Antwort:

Eine reglementierte Postverwaltung.

Frage 37:

Wird die Kontrolle über die „Post und das Material von Luftfahrtunternehmen“ (Sicherheitskontrollen etc.) von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 8 der Anlage)? Wer ist für die Kontrolle von „Post und das Material von Luftfahrtunternehmen“ verantwortlich?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Die Luftfahrtunternehmen selbst sind für die Kontrolle von Post und ihrem eigenen Material verantwortlich.
Für die Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft gibt es keine Änderungen.

Frage 38:

Ist es richtig, dass die Sicherheitskontrolle von "Bordverpflegung und Bordvorräten" von dem für die Luftfahrtunternehmen tätigen Lieferanten vorgenommen werden muss (Punkt 9 der Anlage)? Wenn ja, sind die notwendigen Sicherheitsbeauftragten dieser bestellt?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Die Sicherheitsbeauftragten wurden mit Bescheid bestellt.
Für die Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft gibt es keine Änderungen.

Frage 39:

Sind hinsichtlich der Kontrolle von „Reinigungsdiensten und Reinigungsartikel für Luftfahrtunternehmen“ (Sicherheitskontrollen etc.) die entsprechenden Sicherheitsbeauftragten bestellt worden im Sinne dieser Verordnung? Nach welchen Kriterien erfolgt die Zuverlässigkeitskontrolle im Sinne dieser Verordnung (Punkt 10 der Anlage)? Welche Ausbildung benötigen Sicherheitsbeauftragte?

Wird es Änderungen oder besondere Maßnahmen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft geben? Wenn ja, welche?

Antwort:

Die Sicherheitsbeauftragten wurden mit Bescheid des bmvit bestellt.

Zuverlässigkeitskontrollen für Kontrollorgane erfolgen mittels Strafregisterbescheinigungen und Überprüfungen durch den Arbeitgeber.

Diese Sicherheitsbeauftragten haben die gleiche Ausbildung wie die Sicherheitsbeauftragten von reglementierten Beauftragten (16 stündiger Security Kurs des bmvit).

Änderungen für die Zeit der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft gibt es nicht.

Frage 40:

Werden die Sicherheitskontrollen für die "Allgemeine Luftfahrt" von der Exekutive, Luftfahrtunternehmen, Flughafenbetreiber oder privaten Sicherheitsunternehmen vorgenommen (Punkt 11 der Anlage)?

Antwort:

Gemäß Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen § 3 Absatz (3) werden die Sicherheitskontrollen für die Allgemeine Luftfahrt von den Sicherheitsbehörden vorgenommen.

Fragen 41, 42 und 43:

Wie oft wurden 2004 und 2005 bei den Sicherheitskontrollen auf den Zivilflughäfen – gleichzeitig von wem durchgeführt – verbotene Gegenstände (i.S. der Anlage) beschlagnahmt (Ersuche um Bekanntgabe der verbotenen Gegenstände sowie um Auflistung auf Jahre und Flughäfen)?

Wie viele und welche privaten Sicherheitsunternehmen sind in Österreich auf den Zivilflughäfen eingesetzt bzw. mit Sicherheitsaufgaben beauftragt? Wer ist jeweils der Auftraggeber?

Wie wird konkret die gesetzlich vorgeschriebene Verlässlichkeit der MitarbeiterInnen der beauftragten Sicherheitsunternehmen auf Zivilflughäfen überprüft (Aufschlüsselung der konkreten Überprüfungsmaßnahmen)?

Antwort:

Diese Fragen fallen ausschließlich in die Kompetenz der Bundesministerin für Inneres.

Frage 44:

Welche Befähigungszeugnisse muss das so genannte Sicherheitspersonal besitzen (Punkt 12.2.3 der Anlage)?

Antwort:

Das Sicherheitspersonal für Personen- und Gepäckskontrollen fallen in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Inneres.

Das Sicherheitspersonal für Luftfracht muss einen 6-stündigen Cargo-Security Kurs des bmvit absolvieren.

Sicherheitspersonal des Zivilflugplatzhalters werden intern geschult und vom bmvit einer fachlichen Prüfung unterzogen.

Frage 45:

Welche konkreten Sanktionen sind in welchen Gesetzen vorgesehen, wenn gegen die Bestimmungen der EU-VO 2320/2002 EWG bzw. gegen das Nationale Sicherheitsprogramm durch Airlines, Sicherheitsunternehmen, Flughafenbetreiber etc. für die Zivilluftfahrt verstoßen wird?

Antwort:

Es sind Geldstrafen, Entzug der Flugverkehrsrechte, Auferlegung von Maßnahmen vorgesehen.

Frage 46:

Wo sind diese Sanktionen konkret geregelt (Ersuche um Bekanntgabe der Gesetzesbestimmungen)?

Antwort:

Diese Sanktionen sind konkret in den §§169 und 141 des Luftfahrtgesetzes geregelt.

Frage 47:

Was hat sich aus Sicht des BMVIT seit der Polizeireform Team 04 hinsichtlich der Rahmenbedingungen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt geändert?

Antwort:

Es wurden keine wesentlichen Änderungen festgestellt.

Frage 48:

Sind nach dieser Polizeireform neue Probleme im Vollzug der VO 2320/2002 EWG aufgetreten? Wenn ja, welche?

Antwort:

Es sind keine weiteren Probleme aufgetreten.

Frage 49:

Welche Geldsumme muss für Sicherheitsmaßnahmen in der Zivilluftfahrt während der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft aufgewendet werden (z.B. für Airports)? Welche technischen und baulichen Maßnahmen waren notwendig?

Antwort:

Da beim bmvit selbst keine diesbezüglichen Kosten anfallen, kann diese Frage von mir nicht beantwortet werden.

Frage 50:

Liegen bereits alle Sicherheitskonzepte für alle "Kleinflughäfen" bzw. "Flugfelder" in Österreich vor? Wenn nein, wann werden diese vorliegen?

Antwort:

Es liegen alle Sicherheitskonzepte vor.

Mit freundlichen Grüßen