

411/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Kräuter und Genossen vom 12. April 1996,
Nr. 370/J-NR/96, „Flugsicherheit in Österreich“

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Entspricht die österr. Situation den in der ARD-Dokumentation dargestellten kritischen Zustände an Deutschlands Flughäfen ?

NEIN. Die Situation in Österreich (und vermutlich auch in Deutschland) ist etwas anders gelagert, als dies von den Medien dargestellt wurde. Es werden z.B. Ramp-Checks aus verschiedenen Gründen durchgeführt. Dabei wird entsprechend qualifiziertes Personal eingesetzt. Die Entscheidung über die Art und den Zeitpunkt solcher Überprüfungen wird vom BMWVK als OZB getroffen.

Zu Frage 2:

Ist es auch - wie z.B. bei dem katastrophalen Absturz der Boing 757 der BIRGEN-Air am 7. Februar. 1996 vor Puerto Plata - in Österreich möglich, daß z.B. eine in den USA gebaute Maschine mit britischen Triebwerken im Besitz einer türkischen Gesellschaft im Auftrag einer dominikanischen Airline Kunden eines österreichischen Reiseveranstalters aus der Karibik nach Österreich bringt?

Zunächst muß festgehalten werden, daß es absolut üblich ist, daß für moderne Verkehrsflugzeuge Triebwerke verschiedener Hersteller angeboten werden, die den geforderten Sicherheitsstandards entsprechen. Mit welchen Triebwerken die Flugzeuge jeweils ausgerüstet werden, liegt im Ermessen des Kunden - im konkreten Fall bei BIRGEN-Air.

Ob eine türkische Fluggesellschaft für ein Luftfahrtunternehmen der Dominikanischen Republik tätig werden kann, liegt im Ermessen der Luftfahrtbehörde der Dominikanischen Republik.

Wenn diese Fluggesellschaft der Dominikanischen Republik Verkehrsrechte für die Durchführung von Charterflügen von/nach Österreich erteilt werden, ist die in der gegenständlichen Frage genannte Konstellation möglich.

Zu Frage 3:

Können solche „Schachtel-Konstruktionen auch dazu verwendet werden, internationale Sicherheitspflichten zu umgehen?

Prinzipiell nein. Es ist festzuhalten, daß man entsprechend den diesbezüglichen internationalen Usancen davon ausgehen muß, daß die jeweils zuständigen Luftfahrtbehörden ihre Aufsichtspflicht ordnungsgemäß wahrnehmen.

Zu den Fragen 4 und 5:

Welche Möglichkeiten hat ein Fluggast, der sich über den Sicherheits- und Wartungszustand ausländischer Chartermaschinen an Österreich Flughäfen zu erkundigen?

Dr. Gerhard Stadler, Sektionschef der OZB in Österreich erklärte in der ZIB 2 am 7. Februar 1996 über die Wartung von Maschinen, die aus Österreich Urlaubsziele anfliegen, daß wir uns darauf verlassen müssen, daß die ausländische Konzessionsbehörde überprüft.

Diese Aussage von Sektionschef Dr. Stadler entspricht dem internationalen Luftfahrtrecht - nämlich, daß ausländische Konzessionen und Luftfahrzeugzulassungen aus Mitgliedstaaten der internationalen Zivilluftfahrtorganisation - ICAO anerkannt werden. In Österreich erfolgen im Rahmen von Stichproben sogenannte Stichproben von Ramp-Checks.

Zu Frage 6:

Halten Sie diese Sicherheitsstandards für ausreichend?

Diese Sicherheitsstandards entsprechen den Internationalen Gepflogenheiten.

Zu den Fragen 7 und 9:

Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsstandards ausländischer Chartermaschinen von Reiseveranstalter werden Sie setzen?

In Welcher Form trägt Österreich zu den Bemühungen der EU zum laufenden Aufbau eines wirksamen Sicherheitsmanagements im europäischen Flugverkehr bei?

Seitens des österreichischen BMWVK als OZB werden weiterhin - im Rahmen der personellen Möglichkeiten - Ramp-Checks durchgeführt.. Darüberhinaus nehmen derzeit Bedienstete des Ressorts an der EU-Arbeitsgruppe "High Level Group on Aviation Safety" sowie an gleichgerichteten Initiativen der ECAC (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz) teil, deren Ziel auf eine generelle Verbesserung der Situation gerichtet ist.

Zu Frage 8:

Halten Sie die Einrichtung eines allgemein bevollmächtigten unabhängigen Generalinspektors nach amerikanischen Muster für sinnvoll?

Die Einrichtung eines allgemein bevollmächtigten unabhängigen Generalinspektors nach US-amerikanischen Muster ist insbesondere im Hinblick auf die Europa vorherrschenden Strukturen derzeit nicht zielführend.

Zu Frage 10:

Ist es richtig, daß ein ausländischen Flugzeug mit dem Kennzeichen N1980G jahrelang ohne Papiere am Flughafen Graz-Thalerhof gestartet und gelandet ist?

Die in dieser Frage dargestellte Situation ist unrichtig.

Für das in den USA eingeschränkt zugelassene Flugzeug der Type Cessna C-414 mit dem Kennzeichen N 1980G wurde bei der Austro Control GesmbH die Durchführung einer ergänzenden Musterprüfung 'betreffend die Installation einer Hagelabwehranlage (zur Hagelbekämpfung in Österreich) beantragt.

Die Genehmigung hierfür wurde von der Austro Control GesmbH unter Vorschreibung von bestimmten Bedingungen und Auflagen befristet erteilt.

Die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA wurde darüber in Kenntnis gesetzt.

Zu den Fragen 11 und 12:

Ist es richtig, daß an diesem Flugzeug Hagelbrenner-Attrappen montiert waren?

Wenn ja, wer sollte durch diese Attrappen und mit welcher Absicht getäuscht werden?

An diesem Flugzeug waren keine Hagelbrenner-Attrappen, -sondern echte Hagelbrenner (Wing Dispenser Generator for Sitver Iodide Cloude Seeding) montiert.

Zu den Fragen 13 und 14:

Ist es richtig, daß der Eigentümer des ausländischen Flugzeuges mit dem Kennzeichen N1980G, Herr Günther Hackl, aus Feldkirchen bei Graz war, welcher im Juli 1995 nahe Maribor mit einer am Grazer Flughafen selbst technisch adaptierten alten Militärmaschine des Typs Magister CM 170 durch Absturz tödlich verunglückte?

Wer hat den technischen Zustand dieser ausgemusterten Militärmaschine Type Magister CM 170 vor den Starts und Landungen in Graz-Thalerhof überprüft?

Es stimmt, daß Herr Günther Hackl im Juli 1995 mit einem Flugzeug der Type Fouga Mag. CM 170, Kennzeichen: N 319DM, Seriennummer 576 tödlich verunglückte. Es handelte sich bei diesem Flugzeug um einen militärischen Oldtimer der in den USA zivil registriert war. Dieses Flugzeug wurde auf dem Flughafen Graz unter Aufsicht eines "designierten FAA-Inspektors" zusammengebaut.

Der genaue Grund für den in Slowenien erfolgten Absturz, der nicht von der österr.

Flugunfalluntersuchungskommission untersucht wurde, ist der österr. Luftfahrtbehörde derzeit noch nicht bekannt.