

**11518/AB XXIV. GP**

Eingelangt am 16.07.2012

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0019-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am . Juli 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hörl, Kolleginnen und Kollegen haben am 16. Mai 2012 unter der **Nr. 11672/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die personellen Verflechtungen zwischen der Austro Control und dem Helikopter-Unternehmen Heli Austria im Besonderen und anderen Luftfahrtunternehmen im Allgemeinen anlässlich eines tragischen Helikopterunfalles mit Todesfolge gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4, 9, 10

- Ist aus Ihrer Sicht die bestehende gesetzliche Regelung hinsichtlich der Nebentätigkeiten von Fluginspektoren der Austro Control ausreichend?
- Wollen Sie insbesondere die derzeit gesetzlich zulässige Möglichkeit von Nebentätigkeiten in kontrollierten Unternehmen weiterhin aufrechterhalten?
- Wie wird seitens des BMVIT als Aufsichtsbehörde sichergestellt, dass es durch die Nebentätigkeiten von Austro-Control-Mitarbeitern bei Unternehmen, die von der Austro Control überprüft werden, zu keinen Unvereinbarkeiten kommt?
- Wie wird in der Austro Control sichergestellt, dass Mitarbeiter nicht im Vorhinein erfahren, wenn Unternehmen, bei denen diese nebenberuflich tätig sind, von ihren Kollegen unangekündigt geprüft werden?

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

- *Gehen weitere Mitarbeiter der Austro Control Nebenjobs in zu kontrollierenden Flugunternehmen nach?*
- *Wenn ja, um wie viele Personen handelt es sich und in welchen Unternehmen sind diese tätig?*

Ich darf auf meine Beantwortungen der schriftlichen parlamentarischen Anfragen Nr. 1689/J-NR/2009 vom 10. Juni 2009, Nr. 3305/J-NR/2009 vom 18. Dezember 2009 sowie Nr. 11222/J-NR/2012 vom 23. Mai 2012 verweisen.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Wie oft wurde in den letzten zwei Jahren das Unternehmen Heli Austria von der Austro Control geprüft?*
- *Gab es dabei Gründe für Beanstandungen, die darauf hindeuteten, dass es bei diesem Unternehmen Sicherheitsmängel geben könnte?*

Heli Austria sowie jedes andere österreichische Luftfahrtunternehmen wird aufgrund gesetzlicher Vorgaben laufend kontrolliert sowie im Anlassfall zusätzlich überprüft.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Ist die Austro Control nun auch in die Untersuchung des oben beschriebenen Unfalls eingebunden?*
- *Welche Konsequenzen wird das BMVIT aus dem beschriebenen Unfall – unabhängig von der konkreten Unfallursache – ziehen?*

Die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21.11.1994 fordert unabhängig von allfälligen strafrechtlichen Ermittlungen eine ausschließlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit verpflichtete Untersuchung von Unfällen und Störungen im Bereich der Zivilluftfahrt durch eine unabhängige, ständig eingerichtete Untersuchungsstelle. Diese Richtlinie wurde in Österreich mit dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz, BGBl. I Nr. 105/1999, umgesetzt. Die erwähnte Richtlinie wurde durch die VO (EU) 996/2010 ersetzt und das österreichische Unfalluntersuchungsgesetz zuletzt mit BGBl. I Nr. 40/2012 novelliert. Die unabhängigen Unfalluntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt werden in Österreich gemäß der dargestellten Rechtslage seit dem Jahr 1999 von einer unabhängigen Stelle, der (nunmehr) Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes durchgeführt.

Die Untersuchungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes haben als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalls um danach Sicherheitsempfehlungen auszuarbeiten, welche zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können.

Zu den Fragen 11, 12 und 13:

- Müssen Piloten, die derartigen Nebenbeschäftigungen nachgehen, auch die Qualifikationsvoraussetzungen der jeweiligen Flugunternehmungen erfüllen?
- Müssen Piloten der Austro Control, die auf Linienflügen eingesetzt werden, die entsprechenden Typenberechtigungen erfüllen und die entsprechenden Ausbildungsstunden mitbringen?
- Wenn ja, wer finanziert und kontrolliert solche Ausbildungen und Anforderungen?

Die Durchführung von Flügen für Luftfahrtunternehmen hat nach international festgelegten Standards und Vorgaben zu erfolgen. Es ist international üblich, dass Luftfahrtunternehmen fliegerisches Personal in Hinblick auf ihre unternehmensspezifischen Anforderungen schulen. Von Seiten der Austro Control werden dabei im Regelfall jene Kosten getragen, die zum grundsätzlichen Erhalt der fliegerischen Qualifikation erforderlich sind.

Zu den Fragen 14 und 15:

- Wie und in welchem Umfang wird die Arbeit der Austro Control Fluginspektoren seitens des BMVIT als Oberbehörde überprüft?
- Die Anforderungen für einen Fluginspektor sind explizit in internationalen Regelwerken (ICAO Doc8335/Part I/ Chapter 6) geregelt. Wie stellt das BMVIT sicher, dass die Fluginspektoren der Austro Control diese Anforderungen auch erfüllen?

Die Einhaltung der Standards und Vorgaben für die Luftfahrtbehörde in der Austro Control wird sowohl seitens des BMVIT wie auch durch EASA und ICAO laufend im Rahmen von Audits überprüft. Das jüngste Audit, das auch den Bereich der Flugbetriebsinspektion umfasste, wurde im März 2012 durch mein Ressort durchgeführt.