

XXIV. GP.-NR

11229/J

**ANFRAGE**

28. März 2012

des Abgeordneten DI Deimek  
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend die Umsetzung der Vorgabe der Internationalen Zivillufffahrtorganisation  
IGAO zur Einführung eines staatlichen Sicherheitsprogramms für die Zivillufffahrt -  
State Safety Programm / SSP

Österreich hat im Rahmen der IGAO, der internationalen Zivillufffahrtorganisation die ihrerseits einen Teil der UNO-Organisationseinheiten darstellt, der Einführung von staatlichen Sicherheitsprogrammen zugestimmt. Die Umsetzung erfolgte ursprünglich in Form von ergänzenden Kapiteln in den Annexen 6 (Operation of Aircraft), 11 (Air Traffic Services) und 14 (Aerodromes) und wurde ergänzt um die Annexe 1 (Personnel Licensing), 8 (Airworthiness) und 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation). Diese sind nun seit Ende 2010 in der ergänzten Form veröffentlicht.

Annexe sind dynamische Anhänge zum Abkommen über die Internationale Zivillufffahrt, verlautbart im BGBl. Nr. 97/1949. So soll das SSP und die Empfehlung für Safety Management Systeme in einem eigenen Annex 19 verlautbart werden.

Die für die Luftfahrtlegistik zuständigen Stellen der Obersten Zivillufffahrtbehörde im BMVIT haben auf diese Entwicklung bis jetzt in keiner nachvollziehbaren Form reagiert. Weder wurden die entsprechenden luftfahrtrechtlichen Adaptionen vorgenommen noch wurde der IGAO eine entsprechende Abweichung notifiziert. Die mangelhafte Notifizierung von Abweichungen gegenüber Annexen ist darüber hinaus leider durchgängige Praxis der OZB.

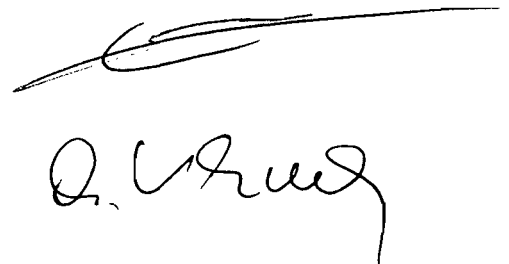
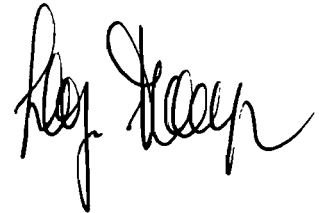
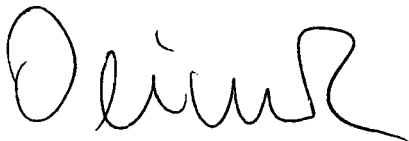
Die mangelnde Umsetzung wie beispielsweise des SSP durch die OZB ist für die an der Luftfahrt interessierte Öffentlichkeit umso ärgerlicher, werden doch Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und sonstige Luftfahrtorganisationen von den Luftfahrtbehörden unter sonstiger Androhung des Entzuges der Betriebsbewilligung gezwungen, Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsysteme zu implementieren, umfangreiche Handbücher zu führen und kostenpflichtig laufend zu aktualisieren. Fast schon bezeichnend ist die Tatsache, dass das selbstverständliche Bekenntnis zur Sicherheit wie ein Mantra in der road map Luftfahrt 2020 wiederholt wird, über das notwendige state safety program gemäß IGAO kein Wort verloren wird, fast so als sei Österreich kein Mitgliedsstaat der IGAO. Gleichzeitig verlautbaren Sie in den "Aviation News", eine Publikation des BMVIT, es sei quasi Ihr Verdienst einem Österreicher bei der IGAO zu einem leitenden Verwaltungsposten (President of the Air Navigation Commission) verholfen zu haben. Dies bietet insgesamt ein sehr inhomogenes Bild.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

**Anfrage**

1. Wann werden Sie den Entwurf für ein IGAO konformes, staatliches Sicherheitsprogramm für die Zivillufffahrt vorlegen?
2. Weswegen ist dies bislang noch nicht erfolgt?

3. Haben Sie die unterbliebene Umsetzung gemäß den zitierten Annexen der IGAO notifiziert?
4. Wenn ja, wann?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Wo weicht das österreichische Luftfahrtrecht von sonstigen Vorgaben der IGAO (z.B. Annex 6/11) ab?
7. Weswegen wurden diese Vorgaben nicht umgesetzt und beabsichtigen Sie den luftfahrtrechtlichen Standard gem. ICAO in Österreich zu verwirklichen?
8. Wenn nein, weswegen wurden die Abweichungen nicht umfassend notifiziert?
9. Welche Kosten entstehen dem BMVIT bzw. der Austro Control GmbH durch die Tätigkeit eines Österreicher als President of the Air Navigation Commission?
10. Welchen konkreten Nutzen erwarten Sie sich für die Österreichische Luftfahrt durch diesen Funktionär?
11. Wie viele Österreicher/innen nehmen in sonstigen internationalen Luftfahrtorganisationen Funktionen im Interesse der Republik Österreich wahr und wo genau ist dies der Fall?



28/3