

1545 /J

31. März 2009

**Anfrage**

der Abgeordneten Steier und GenossInnen  
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend „Ist ein Arzt an Bord?“ – Medizinische Notfälle in  
Verkehrsflugzeugen

Zur Zahl medizinischer Notfälle an Bord von Flugzeugen bei 2 Milliarden Flugreisen weltweit existieren sehr unterschiedliche Statistiken: es wird von rund 20-100 medizinischen Zwischenfällen und 0,3 – 1 Todesfällen auf eine Million Passagiere ausgegangen; andere Schätzungen gehen von acht bis 48 Zwischenfällen ohne Todesfolge auf eine Million Flug-Passagiere aus. Nach Schätzungen der European Civil Aviation Conference wird pro Tag weltweit in 350 Fällen medizinische Hilfe im Flugzeug benötigt.

Mangels zentraler Dokumentation existieren keine systematisch erfassten Daten und Statistiken über die Häufigkeit solcher Vorfälle. Eine kürzlich in Europa durchgeführte Untersuchung zu medizinischen Notfällen an Bord (Surgical and medical emergencies on board European aircraft: a retrospective study of 10189 cases, Michael Sand, Ruhr-Universität Bochum) ergab, dass von 32 angefragten Airlines 27 nicht an der Studie teilnehmen konnten, weil sie die notwendigen Daten nicht erhoben hatten.

Angesichts kontinuierlich steigendem Durchschnittsalter der Reisenden – im Jahr 2030 soll etwa jeder zweite Passagier älter als 50 Jahre sein – ist davon auszugehen, dass die Zahl der Erkrankungsfälle in der Luft weiter zunehmen wird. Nicht nur das erhöhte Lebensalter, sondern auch die erhebliche körperliche Belastung im Flugzeug (verminderter Luftdruck in der Kabine, Sinken der Sauerstoffkonzentration im Blut, geringe Luftfeuchtigkeit) sowie Flugstress können zur Verschlimmerung bestehender Erkrankungen während eines Fluges führen.

Für die Erstversorgung an Bord ist in Europa auf Basis der Joint Aviation Requirements (JAR-OPS 1.755) eine medizinische Notfallausrüstung vorgeschrieben; das Umfang des Equipments (Emergency Medical Kit) richtet sich nach Zahl der Passagiere und der Flugdauer (ab 30 Passagieren oder einer Flugzeit von 60 Minuten). Weiters ist die Vermittlung medizinischer Grundkenntnisse an die Besatzungen vorgesehen. Fraglich ist aber, ob diese Vorkehrungen ausreichen um eine Person zu retten, die einen Herzstillstand erlitten hat, sofern nicht zufällig ein mitreisender Arzt an Bord ist: denn die im Emergency

Medical Kit enthaltenen Arzneimittel dürfen (außer im Notfall) nur von Ärzten, Krankenschwestern oder ähnlich qualifiziertem Personal verabreicht werden; Defibrillatoren sind nicht durchgängig Teil der medizinischen Ausstattung an Bord. Es scheint so, dass sich die Fluggesellschaften im Notfall auf den Zufall („Ist ein Arzt an Bord?“) verlassen.

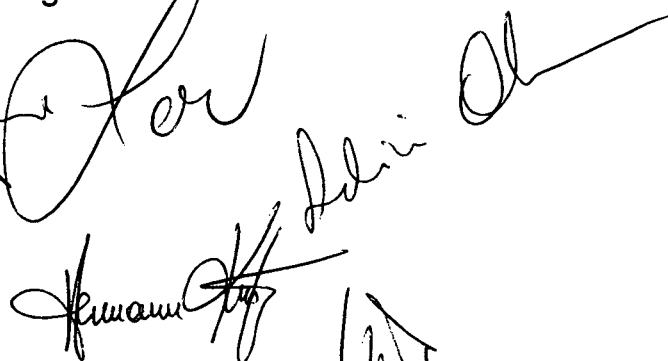
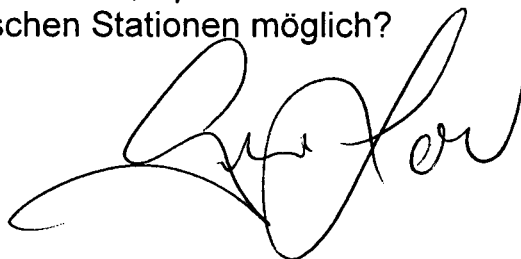
Die unterzeichneten Abgeordneten stellen an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

### **Anfrage:**

1. Existieren Daten über die Zahl medizinischer Zwischen- und Notfälle, die sich im österreichischen Luftraum in den letzten 10 Jahren ereignet haben?
2. Wenn ja, mit welchem Resultat und welche Schlüsse können aus diesen Daten gezogen werden?
3. Wie viele Ausweichlandungen auf österreichischen Flughäfen aufgrund medizinischer Notfälle waren in den letzten 10 Jahren zu verzeichnen?
4. Wie stehen Sie zur Forderung, eine europaweit standardisierte systematische Erhebung der Daten über medizinische Notfälle an Bord von Flugzeugen einzuführen? Wird Ihr Ressort auf EU-Ebene entsprechende Initiativen starten bzw. unterstützen?
5. Die Zahl der Flugbewegungen und das Durchschnittsalter der Flugzeugpassagiere werden weiter ansteigen – und damit auch Risiko gesundheitlicher Zwischenfälle. Welche zusätzlichen Maßnahmen über die gesetzlich vorgeschriebenen, zur Sicherheitsausrüstung eines Flugzeuges gehörende medizinische Ausstattung hinaus wären aus Ihrer Sicht vorstellbar, damit akut erkrankten Passagieren während eines Fluges möglichst effektiv geholfen werden kann (zB im Rahmen der Telemedizin)?
6. Unsicherheit bezüglich Haftungsrecht für etwaige Kunstfehler dürfte für zufällig an Bord befindliche Ärzte, die in einem Notfall im internationalen Luftraum erste Hilfe leisten, bei einer Behandlung an Bord bestehen (va hinsichtlich Regressansprüche nach

Landesrecht im Konnex mit Schadenersatz-Rechtsprechung). Wie stellt sich die Rechtslage bezüglich Haftungsfragen dar?

7. Die europäische Kurz&Mittelstreckenflotte dürfte bisher nur teilweise mit Defibrillatoren ausgestattet sein; Defibrillatoren kommen vor allem bei Maschinen auf Langstreckenflügen standardmäßig zum Einsatz – zB bei der American Airlines, der British Airways, der Delta, der Lufthansa, ..... Wie ist die Ausstattung der in Österreich zugelassenen Flugzeuge sowohl im Linien- als auch im Charterflugverkehr bezüglich medizinischer Notfallausrüstung und Defibrillatoren? Ist der Ersatz verbrauchter Ausstattung wie Medikamente, Injektionslösungen, Verbandsmaterialien, Spritzen nur am Heimatflughafen, oder auch an ausländischen Stationen möglich?



Wolfgang König - K

