

---

**14095/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 04.06.2013**

**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 W i e n

GZ. BMVIT-9.500/0004-I/PR3/2013  
DVR:0000175

Wien, am . Juni 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DI Deimek und weitere Abgeordnete haben am 4. April 2013 unter der **Nr. 14387/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Mitwirkung am europäischen Meldewesen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie viele Störungsmeldungen wurden seit der Rechtswirksamkeit der ZMV in die Europäische Datenbank ECR (European Central Repository) von der bisher zuständigen Dienststelle eingespeichert?*
- *Wie viele Meldungen wurden, etwa zur Ausarbeitung von Flugunfalluntersuchungsberichten oder dgl. von der ECR seit ihrem Bestand abgerufen?*

Nach einer Korrektur der mit der EU-Kommission vereinbarten technischen Protokolle – welche dazu vorgesehen sind, gemäß Art 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 alle sicherheitsrelevanten Informationen, die in der nationalen Datenbank enthalten sind, auch in den europäischen Zentralspeicher (ECR) einzuspeisen – wurden bereits ca. 400 Meldungen in den zentralen Datenspeicher übermittelt.

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

Zu Frage 3:

- *Sind Sie in Gesprächen mit der Bundesministerin für Justiz, um im Österreichischen Verwaltungsstrafrecht und Strafrecht Raum für das sogenannte „Just Culture“ zu schaffen?*

Diesbezüglich darf insbesondere auf den § 136 Abs. 4 LFG verwiesen werden, der explizit regelt, dass Informationen den Behörden zugänglich gemacht werden, "damit diese daraus sicherheitstechnische Lehren ziehen können". Entsprechend wird den Anforderungen im Sinne des Just Culture Rechnung getragen.

Zu den Fragen 4 und 6:

- *In welcher Form wird das BMVIT die Kommission bei der Ausarbeitung eines EU einheitlichen Risiko-Klassifizierungsschemas unterstützen?*
- *Wie lautet das Risiko-Klassifizierungsschemas gem. dem bisherigen Entwurf des Österreichischen „State Safety Programm“?*

Diese Klassifizierungen wurden unter Mitarbeit Österreichs in den Gremien der EASA bereits im Rahmen des European Aviation Safety Plan festgelegt. In den Grundkategorien wird dabei differenziert nach operationellen, systematischen sowie neuen Risiken, wobei stets auch als eigene Kategorie Humanfaktoren zu berücksichtigen sind.

Zu Frage 5:

- *Wann wird das ICOA entsprechende nationale „State Safety Programm“ der Öffentlichkeit vorgestellt?*

Derzeit arbeitet Österreich gemeinsam mit der Europäischen Union, der EASA und den anderen europäischen Staaten an der Umsetzung des ICAO State Safety Programme. Diese enge Zusammenarbeit ermöglicht den zielgerichteten Austausch sicherheitsrelevanter Informationen zwischen den beteiligten Behörden und Institutionen zur Erreichung harmonisierter Ergebnisse.

Der von Österreich mit dem State Safety Programme wahrzunehmende Aufgabenumfang ist von der ICAO detailliert vorgegeben. Von der Europäischen Kommission werden derzeit unter Mitarbeit der EU-Luftfahrtbehörden Vorgaben für das Safety Management erarbeitet, welche in die Gestaltung der nationalen Sicherheitsprogramme einzufließen haben. Neben dem BMVIT werden insbesondere die Austro Control GmbH, der Österreichische Aero Club, die Bundesländer und die Bezirksverwaltungsbehörden wesentliche Beiträge zur vollinhaltlichen Umsetzung des State Safety Programme leisten.

Nach den organisatorischen Festlegungen innerhalb der Obersten Zivilluftfahrtbehörde wird die Einführung und Umsetzung des State Safety Programme in Österreich schrittweise erfolgen. Der

Zeitpunkt für die Öffentlichmachung beruht damit unter anderem auf den internationalen Fortschritten. Erfahrungswerte aus anderen Staaten zeigen, dass für eine vollinhaltliche Umsetzung des State Safety Programme mit einem mehrjährigen Zeit- und Umsetzungsaufwand zu rechnen ist.

Zu Frage 7:

- *Warum wurden für die zukünftige Verarbeitung der Störungsmeldedaten keine wirtschaftlich günstigeren Alternativen, sogenannte „Qualified Entities“ nach Europäischem Recht in Betracht gezogen, um diese Tätigkeit nach einer Ausschreibung befristet vergeben zu können?*

Die Zielsetzung der Etablierung von "Qualified Entities" dient vorwiegend zur Unterstützung der EASA oder von Luftfahrtbehörden im Bereich Zertifizierungsdienstleistungen.