

---

**11222/J XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 28.03.2012**

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

## **ANFRAGE**

des Abgeordneten DI Deimek  
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend die gewerbliche Pilotentätigkeit von Fluginspektoren der Austro Control

Mittels wiederholter Anfragen wurden Sie auf die Problematik der gewerblichen Pilotentätigkeit von Aufsichtsbeamten, so genannten Fluginspektoren, der Austro Control GmbH aufmerksam gemacht. Die aufgezeigten offenkundigen Missstände wurden bislang noch nicht abgestellt.

Die Haltung der Austro Control GmbH vermittelt hingegen den Eindruck sich der Kritik nicht zu stellen sondern alles noch intensiver fortzusetzen, da neben den Fluginspektoren auch Angehörige des Managements sich den Arbeitsalltag regelmäßig mit Flugeinsätzen auflockern.

Für die Argumentation, für die Tätigkeit im luftfahrtbehördlichen Bereich sei die Aufrechterhaltung der fliegerischen Qualifikation ein zwingendes Erfordernis im Rahmen der Berufsausübung, sind Sie den Nachweis einer entsprechenden Rechtsgrundlage bis heute schuldig geblieben. Tatsächlich enthalten die einschlägigen Rechtsnormen keinerlei Vorschrift, ja nicht einmal einen Hinweis, dass diese Praxis zwingend notwendig ist.

Die Antwort auf die Anfrage 1689/J, XXIV GP, enthält sogar den gezielt falschen Hinweis auf die sogenannte EU-OPS (EU-Verordnung 3922/91). Nicht nur, dass die Verordnung längst nicht mehr Rechtskraft hat, regelt sie die Anforderungen an gewerbliche Luftfahrtunternehmen mit Flugzeugen. Sie enthält kein Wort, das für die fliegerische Tätigkeit von Fluginspektoren als Rechtsgrundlage herangezogen werden kann.

In Wahrheit handelt es sich um ein dienstrechtliches Privileg. Fluginspektoren, die laut Aussagen von Unternehmen diese Fluginspektoren auf ihren Luftfahrzeugen fliegen lassen müssen, die zwischen 8.000 und 10.000 € im Monat brutto verdienen, die eine „Leistungsprämie (?)“ in der Höhe eines Monatsgehalts als 15. Gehalt beziehen, die auf Grund bezahlter Mittagspausen effektiv 37,5 Stunden pro Woche arbeiten, können bis zu 10 Stunden pro Woche Flugdienst bei einem gewerblichen Luftfahrtunternehmen absolvieren und werden dafür von der Austro Control GmbH bezahlt.

Indirekt sind es jedoch die Luftfahrtunternehmen, die diesen Luxus finanzieren, die aus noch so geringerem Anlass kostenpflichtige Dokumentenänderungen vornehmen

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

lassen müssen. So gut wie jede dieser Änderungen erfordert einen vierstelligen Betrag.

Für die Luftfahrtunternehmen stellt die de facto zwangsweise Beschäftigung eines Fluginspektors im Flugdienst eine mehrfache Belastung dar, der kein Vorteil gegenübersteht. Luftfahrtunternehmen ärgert in diesen Zusammenhang besonders, dass die für sie zuständigen Mitarbeiter angeblich auf Grund Austro Control GmbH interner dienstrechtlicher Gegebenheiten wochenlang nicht erreichbar sind.

Sachlich ist die immer wieder vorgebrachte Argumentation ebenfalls fragwürdig. Fluginspektoren müssen die gesetzlichen Grundlagen gut beherrschen und in der Lage sein, die richtigen Anwendungen in den von ihnen zu betreuenden Unternehmen sicher zu stellen. Dazu ist es nicht notwendig, dass Fluginspektoren Woche für Woche Routineflüge absolvieren, die mit keinerlei Erkenntnisgewinn verbunden sind, die für die eigentliche Tätigkeit von signifikanter Bedeutung sind.

Aus den geschilderten Umständen ist es in anderen Staaten Praxis, erfahrene Personen, die aus dem Flugdienst ausgeschieden sind, mit Inspektorenaufgaben zu betreuen oder bei einer gemischten Tätigkeit darauf zu bestehen, dass die flugdienstliche Tätigkeit bei Luftfahrtunternehmen stattfindet, die nicht der luftfahrtbehördlichen Aufsicht des Landes unterliegen, in dem der Pilot als Inspektor tätig ist. Im zweiten genannten Fall ist die Person eben auch nur anteilmäßig bei der Luftfahrtbehörde beschäftigt und wird nur anteilmäßig bezahlt. Durch mehrere Teilzeitverpflichtungen wird gleichzeitig dafür Sorge getragen, dass die Luftfahrtunternehmer nicht über lange Zeiten hinweg unbetreut bleiben bzw. beaufsichtigt werden.

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

### Anfrage

1. Wieso haben Sie sich trotz wiederholter Hinweise der aufgezeigten Problematik bislang keinerlei Maßnahmen ergriffen oder nehmen Sie es hin, dass Ihre entsprechenden Anordnungen von der Austro Control GmbH ignoriert werden?
2. Warum wurde bislang kein Katalog mit verbotenen Nebenbeschäftigungen von Ihnen aufgelegt wie dies beispielsweise Ihre Regierungskolleg Darabos, einer Empfehlung des Rechnungshofes folgend, bereits getan hat?
3. Wann wird ein derartiger Katalog für den Bereich des BMVIT und die unter Aufsicht des BMVIT stehenden Unternehmen - wie etwa die Austro Control GmbH - erstellt und verlautbart worden sein?
4. Wieso haben Sie in offenbar irreführender Absicht in der Anfrage 1689/J der XXIV. GP auf die nicht mehr in Rechtskraft befindlich EU-Verordnung 3922/91 verwiesen, die auch in der aktuellen Fassung „EU-OPS“ keine Rechtsgrundlage für die gewerbliche fliegerische Tätigkeit von Fluginspektoren enthält und die schon gar nicht für den Bereich Hubschrauber Gültigkeit hat?
5. Wie viele Mitarbeiter der Austro Control GmbH fliegen gewerblich bei Luftfahrtunternehmen?
6. Wie viele davon sind Fluginspektoren/innen?
7. Wie viele davon gehören dem Management an?
8. Auf Grund welcher konkreten Rechtsgrundlage (exakte Wiedergabe) müssen diese Flugdienste geleistet werden?
9. Sind Ihnen Vorfälle bekannt, wonach sich Flugbegleiter/innen über das Verhalten von Fluginspektoren der Austro Control GmbH beschwert haben?

10. Wie hoch ist der durchschnittliche Monatsbruttobezug eines Fluginspektors?
11. Entspricht es der Tatsache, dass Fluginspektoren/innen eine Leistungsprämie erhalten und wenn ja, für welche Leistungen und wie hoch ist dies Prämie im Durchschnitt?
12. Wie viele Fluginspektoren wurden 2008 von der Austro Control GmbH beschäftigt?
13. Wie viele Fluginspektoren werden aktuell 2012 von der Austro Control GmbH beschäftigt?
14. Welche dienstrechtlichen Gegebenheiten sind die Ursache für die wochenlange Unerreichbarkeit von Fluginspektoren/innen?