

693 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Nachdruck vom 23. 10. 1992

Regierungsvorlage

Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen

Der Nationalrat hat beschlossen:

1. Abschnitt

Vorbeugender Schutz

§ 1. Den Sicherheitsbehörden obliegt der besondere Schutz von Zivilluftfahrzeugen und der Menschen, die sich an Bord befinden oder an Bord gehen, vor gefährlichen Angriffen (§ 16 Abs. 2 und 3 des Sicherheitspolizeigesetzes — SPG, BGBl. Nr. 566/1991), die mit Waffen, Kriegsmaterial, Munition, Schieß- oder Sprengmitteln oder anderen besonders gefährlichen Gegenständen begangen werden können. Zur Gewährleistung dieses Schutzes haben Flugplatzhalter und Luftbeförderungsunternehmen nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes beizutragen.

Zutrittsbeschränkung

§ 2. (1) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, den Zutritt eines Menschen zu einem Zivilluftfahrzeug von seiner Bereitschaft abhängig zu machen, seine Kleidung und sein Gepäck durchsuchen zu lassen, und ihm im Falle seiner Weigerung den Zutritt zu untersagen.

(2) Die Durchsuchung der Kleidung ist von einem Menschen desselben Geschlechts vorzunehmen.

(3) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, einem Menschen den Zutritt zu einem Zivilluftfahrzeug zu untersagen, der eine Waffe, Kriegsmaterial, Munition, Schieß-, Sprengmittel oder einen anderen besonders gefährlichen Gegenstand mit sich führt, es sei denn, es handelt sich um

1. Gegenstände, die mit der Zustimmung des Luftbeförderungsunternehmens in Räumen

des Luftfahrzeugs befördert werden, die während des Fluges nicht zugänglich sind;

2. eine Person, die von der obersten Zivilluftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug registriert ist, mit der Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben an Bord des Luftfahrzeugs betraut worden ist; oder
3. ein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes in Wahrnehmung dienstlicher Angelegenheiten.

(4) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, die Zutrittsbeschränkung (Abs. 1 oder 3) nach Maßgabe des § 50 Abs. 2 und 3 SPG mit unmittelbarer Zwangsgewalt durchzusetzen.

(5) Aus der Untersagung des Zutrittes (Abs. 1 oder 3) entsteht gegenüber dem Bund kein Anspruch auf Erstattung des Beförderungsentgeltes.

2. Abschnitt

Beauftragung von Unternehmen

§ 3. (1) Der Bundesminister für Inneres ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermächtigt, mit der Durchführung von Durchsuchungen gemäß § 2 hierfür geeignete Unternehmer oder Gesellschaften (Unternehmen) vertraglich zu beauftragen. Vor dem Abschluß des Vertrages oder der Aufnahme von Vertragsverhandlungen sind die betroffenen Flugplatzhalter zum Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens zu hören.

(2) Im Ausschreibungsverfahren ist darauf zu achten, daß das auszuwählende Unternehmen dafür Gewähr bietet, daß

1. zufolge der Schulung und Berufserfahrung seiner Dienstnehmer die Durchführung wirkungsvoller Kontrollen unter möglicher Schonung der Betroffenen erwartet werden kann;
2. durch die Tätigkeit seiner Dienstnehmer keine Störung des Flughafenbetriebs und keine

- Schädigung des Ansehens der österreichischen Zivilluftfahrt entsteht;
3. zufolge seiner finanziellen Ausstattung und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit die Erfüllung der übernommenen Aufgaben in vollem Umfang erwartet werden kann.

Regelung des Auftragsverhältnisses

§ 4. (1) Ein Vertrag gemäß § 3 hat jedenfalls die Verpflichtung des beauftragten Unternehmens vorzusehen,

1. Durchsuchungen nach § 2 im Bereich mindestens eines Flughafens für eine Dauer von mindestens drei Jahren durchzuführen;
2. zu gewährleisten, daß jeder Mensch, bevor er Zugang zu einem Zivilluftfahrzeug erhält, und das von ihm mitgeführte Handgepäck mit der nach den jeweiligen Umständen gebotenen Sorgfalt, andere Gepäckstücke nach Maßgabe der Einschätzung der Gefahrenlage durch die Sicherheitsbehörde durchsucht werden;
3. dafür vorzusorgen, daß Durchsuchungen gemäß § 2 unter möglicher Schonung der Betroffenen durchgeführt werden und daß insbesondere die Durchsuchung der Kleidung eines Betroffenen von einem Menschen desselben Geschlechts durchgeführt wird;
4. eine umfassende Aufsicht über die Tätigkeit seiner Dienstnehmer auszuüben;
5. durch den Abschluß einer Haftpflichtversicherung für die Erfüllung von Schadenersatzverpflichtungen nach § 6 Abs. 2 vorzusorgen;
6. zur Vornahme von Durchsuchungen nur Dienstnehmer heranzuziehen, zu deren Verwendung eine nicht widerrufen schriftliche Einverständniserklärung des Sicherheitsdirektors vorliegt;
7. jene Dienstnehmer, die die Durchführung von Durchsuchungen besorgen, zu verpflichten, eine von einem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Zusammenhang mit der Durchführung von Durchsuchungen erteilte Weisung zu befolgen;
8. jene Dienstnehmer, die Durchsuchungen durchführen, zu verpflichten, jedem Betroffenen auf dessen Verlangen den Ausweis gemäß § 5 Abs. 3 vorzuweisen.

(2) Ein Vertrag gemäß § 3 hat jedenfalls die Verpflichtung des Bundes zur Zahlung eines zu vereinbarenden Entgelts vorzusehen.

Auswahl der mit Durchsuchungen betrauten Dienstnehmer

§ 5. (1) Der Sicherheitsdirektor, in dessen örtlichem Wirkungsbereich sich der Zivilflugplatz befindet, hat sein Einverständnis zur Heranziehung eines Menschen zu Durchsuchungen nach § 2 schriftlich zu erklären, wenn

1. glaubhaft gemacht worden ist, daß dieser aufgrund seiner beruflichen Erfahrung und Schulung hierfür geeignet ist und
2. eine gemäß § 55 Abs. 1 Z 2 SPG durchgeführte Sicherheitsüberprüfung seine Verlässlichkeit erwiesen hat.

(2) Die Einverständniserklärung ist zu widerrufen, wenn sich ergibt, daß der Dienstnehmer nicht mehr geeignet oder verlässlich ist.

(3) Der Sicherheitsdirektor hat jedem Menschen, zu dessen Verwendung er sein Einverständnis erklärt (Abs. 1), einen Lichtbildausweis auszustellen, der dies bescheinigt.

Haftung

§ 6. (1) Der Bund haftet nach Maßgabe des Amtshaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 20/1949, für den Schaden am Vermögen oder an der Person, den ein Dienstnehmer oder ein Organ eines nach § 3 beauftragten Unternehmens in Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch ein rechtswidriges Verhalten wem immer schuldhaft zugefügt hat. Der Dienstnehmer oder das Organ haftet dem Geschädigten nicht.

(2) Ein nach § 3 beauftragtes Unternehmen haftet dem Bund für Schadenersatzleistungen nach Abs. 1, sofern der Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist.

(3) Für die Geltendmachung von Ansprüchen nach Abs. 1 oder 2 gilt das Amtshaftungsgesetz.

(4) Dienstnehmer eines nach § 3 beauftragten Unternehmens haften diesem für Regreßleistungen nach Abs. 2, sofern sie den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht haben. Im übrigen gilt das Dienstnehmerhaftpflichtgesetz, BGBl. Nr. 80/1965.

3. Abschnitt

Verpflichtungen des Flugplatz

Anlagen und Geräte

§ 7. (1) Der Flugplatzhalter ist verpflichtet, jeweils entsprechend dem Stand der Technik und der internationalen Erfahrungen die zur Gewährleistung wirksamer Durchsuchungen nach § 2 erforderlichen Anlagen und Geräte gegen Ersatz der Selbstkosten zur Verfügung zu stellen und in funktionsfähigem Zustand zu erhalten.

(2) Kommt der Flugplatzhalter der in Abs. 1 normierten Verpflichtung nicht ohneweiters nach, so hat die Sicherheitsbehörde mit Bescheid festzustellen, welche Leistungen vom Flugplatzhalter zufolge der in Abs. 1 normierten Verpflichtung zu erbringen sind, und dem Flugplatzhalter die Erbringung dieser Leistungen aufzutragen.

693 der Beilagen

3

(3) Über Berufungen gegen Bescheide nach Abs. 2 entscheidet in letzter Instanz die Sicherheitsdirektion.

entstehen. Die Höhe des Beitrags darf nicht davon abhängig gemacht werden, an welchem Zivilflugplatz der Flug angetreten wird.

Räume

§ 8. (1) Der Flugplatzhalter ist verpflichtet, im erforderlichen Ausmaß Amts- und Aufenthaltsräume für die mit der Besorgung der Sicherheitsverwaltung auf dem Zivilflugplatz befaßten Organe und für das Personal der nach § 3 beauftragten Unternehmen gegen Ersatz der Selbstkosten zur Verfügung zu stellen, reinigen zu lassen und mit elektrischem Strom, Wasser und Heizung zu versorgen.

(2) Auf Antrag der Sicherheitsbehörde hat die für die Bewilligung des Zivilflugplatzes zuständige Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes mit Bescheid festzustellen, welche Leistungen vom Flugplatzhalter zufolge der in Abs. 1 normierten Verpflichtung zum gegebenen Zeitpunkt zu erbringen sind, und dem Flugplatzhalter die Erbringung dieser Leistungen aufzutragen.

4. Abschnitt**Sicherheitsbeitrag****Gegenstand des Beitrags**

§ 9. Tritt ein Passagier aufgrund einer von einem Luftbeförderungsunternehmen erteilten Berechtigung von einem inländischen Zivilflugplatz einen Flug an, so ist dafür ein Sicherheitsbeitrag zu entrichten. Der Sicherheitsbeitrag ist eine Abgabe im Sinne des § 1 der Bundesabgabenordnung (BAO).

Beitragsschuldner

§ 10. Beitragsschuldner ist der Zivilflugplatzhalter.

Höhe des Beitrags

§ 11. Die Höhe des Sicherheitsbeitrags wird vom Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Verordnung jeweils bis zum 30. November für das folgende Kalenderjahr bestimmt. Dabei ist dafür vorzusorgen, daß die Einnahmen zur Bedeckung der Kosten ausreichen, die dem Bund

1. aus der Erfüllung der Aufgabe des vorbeugenden Schutzes nach § 1,
2. aus der Erfüllung der gemäß § 3 eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen und
3. aus der Abgeltung der vom Zivilflugplatzhalter gemäß der §§ 7 und 8 erbrachten Leistungen

Aufzeichnungspflichten

§ 12. Der Beitragsschuldner hat sicherzustellen, daß die Anzahl der Passagiere, die eine Flugreise begonnen haben, und der Zeitpunkt der Entstehung der Beitragsschuld aus Aufzeichnungen hervorgehen.

Beitragsschuld, Erhebung des Beitrags

§ 13. (1) Die Beitragsschuld entsteht mit Ablauf des Kalendervierteljahres, in dem die Flugreise angetreten worden ist.

(2) Die Erhebung des Beitrags obliegt dem Finanzamt, das für die Erhebung der Umsatzsteuer des Beitragsschuldners zuständig ist oder im Fall der Umsatzsteuerpflicht des Beitragsschuldners in Betracht käme.

(3) Der Abgabenschuldner hat spätestens am zehnten Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat, in dem die Steuerschuld entstanden ist (Anmeldungszeitraum), zweitfolgenden Monats eine Anmeldung bei dem für die Einhebung der Umsatzsteuer zuständigen Finanzamt einzureichen, in der er den für den Anmeldungszeitraum zu entrichtenden Beitrag selbst zu berechnen hat. Die Anmeldung gilt als Abgabenerklärung. Der Abgabenschuldner hat die Abgabe spätestens am Fälligkeitstag zu entrichten.

(4) Ein gemäß § 201 BAO festgesetzter Beitrag hat den in Abs. 3 genannten Fälligkeitstag.

Zivilrechtliche Begleitbestimmungen

§ 14. Für jeden Passagier, der an einem inländischen Zivilflugplatz einen Flug beginnt, ist das Luftbeförderungsunternehmen verpflichtet, an den Zivilflugplatzhalter ein Entgelt in Höhe des von diesem nach § 11 zu entrichtenden Beitrags zu leisten. Dieses Entgelt ist auf dem Zivilrechtsweg einzufordern.

5. Abschnitt**Schlußbestimmungen****Sicherheitsbehörde**

§ 15. Sicherheitsbehörde im Sinne des dritten Abschnittes ist die Bezirksverwaltungsbehörde, in Orten, für die eine Bundespolizeidirektion besteht, diese.

2

Militärflugplatz

§ 16. Im Falle einer Bewilligung der Benützung eines Militärflugplatzes für Zwecke der Zivilluftfahrt gemäß § 62 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, tritt der Inhaber der Bewilligung in die von diesem Bundesgesetz normierten Rechte und Pflichten des Flugplatzhalters ein.

Verweisungen

§ 17. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Inkrafttreten

§ 18. (1) Die §§ 3 bis 5 dieses Bundesgesetzes treten mit dem auf seine Kundmachung folgenden Tag in Kraft. Nach § 3 beauftragte Unternehmen dürfen Durchsuchungen nach § 2 jedoch nicht vor dem 1. Mai 1993 durchführen. Der 4. Abschnitt dieses Bundesgesetzes tritt mit dem 1. Jänner 1993 in Kraft; keine Sicherheitsbeiträge sind jedoch für Flüge zu entrichten, für die die Berechtigung vor dem 1. Jänner 1993 erteilt worden ist. Die übrigen Bestimmungen treten mit dem 1. Mai 1993 in Kraft.

(2) Verordnungen aufgrund dieses Bundesgesetzes können bereits ab dem auf seine Kundmachung folgenden Tag erlassen werden. Sie dürfen jedoch

frühestens mit dem 1. Mai 1993, Verordnungen nach dem 4. Abschnitt jedoch frühestens mit dem 1. Jänner 1993 in Kraft gesetzt werden.

Außerkräfttreten

§ 19. Mit dem 1. Mai 1993 tritt das Bundesgesetz betreffend das Verbot des Einbringens von gefährlichen Gegenständen in Zivilluftfahrzeuge, BGBl. Nr. 294/1971, außer Kraft.

Vollz

§ 20. (1) Mit der Vollziehung der §§ 3 bis 5 und des § 11 ist der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

(2) Mit der Vollziehung des § 6 ist die Bundesregierung betraut.

(3) Mit der Vollziehung des § 8 Abs. 2 ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

(4) Mit der Vollziehung der §§ 9, 10, 12 und 13 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

(5) Mit der Vollziehung des § 14 ist der Bundesminister für Justiz betraut.

(6) Im übrigen ist mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes der Bundesminister für Inneres betraut.

VORBLATT

Problem:

Sicherheitskontrollen werden derzeit an den Flughäfen ausschließlich von Angehörigen der Sicherheitsexekutive vorgenommen, die für diese Tätigkeit überqualifiziert sind. Dies bedingt, zumal angesichts eines expandierenden Flugbetriebes, unangemessene Personalkosten.

Ziel:

Teilweise Privatisierung der Sicherheitskontrolle und finanzielle Inanspruchnahme der Verursacher (Luftbeförderungsunternehmen und Passagiere).

Inhalt:

Schaffung gesetzlicher Grundlagen für die Beauftragung von privaten Unternehmen mit Kontrolltätigkeiten und für die Einhebung eines Sicherheitsbeitrages.

Alternativen:

Weiterhin Tragung der Kosten aus dem Budget.

Kosten:

Nach einer Anlaufperiode soll letztlich der gesamte Bereich der Sicherheitskontrollen aus den von den Luftbeförderungsunternehmen (oder von den Passagieren) getragenen Sicherheitsbeiträgen finanziert werden. Dies würde die Umschichtung von Ressourcen zur Erfüllung anderer wichtiger Sicherheitsaufgaben im Bereich der Zivilluftfahrt ermöglichen. Zusätzliche — allerdings nicht erhebliche — Kosten können in der Anlaufphase entstehen.

EG-Konformität:

Der Entwurf behandelt eine sicherheitspolizeiliche Aufgabenstellung, die nicht vom EG-Recht berührt wird. (Unter dem Gesichtspunkt der Zusammenarbeit im Bereich der Verhütung und Bekämpfung des Terrorismus ergeben sich allenfalls Berührungspunkte zu Titel VI Art. K Abs. 1 Z 9 des Maastrichter Vertrages über die Europäische Union.)

Im übrigen werden Sicherheitskontrollen gegenwärtig etwa in Belgien, Deutschland, Norwegen und Portugal von privaten Unternehmen durchgeführt. Sicherheitsgebühren werden zB in Deutschland, Italien und Schweden eingehoben.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Annex 17 („Security“) zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, hat in Österreich noch keine gebührende innerstaatliche Verwirklichung gefunden. Dieser Annex, mit dem Standards und empfohlene Praktiken hinsichtlich des Schutzes der internationalen Zivilluftfahrt gegen rechtswidrige Angriffe normiert werden, enthält in den Abschnitten 4.1. und 4.2. Regelungen über präventive Sicherheitsmaßnahmen, die insbesondere ein Verbringen gefährlicher Gegenstände an Bord eines Zivilluftfahrzeuges verhindern sollen. Der Realisierung dieser Regelungen dient der vorliegende Entwurf.

Hiebei handelt es sich nur um den ersten Schritt zur Erfüllung der von Österreich eingegangenen völkerrechtlichen Verpflichtungen. Der Entwurf deckt nur den Bereich der sogenannten Sicherheitskontrollen vor dem Betreten eines Luftfahrzeuges ab. Es besteht darüber hinaus ein Bedarf nach einer umfassenden gesetzlichen Regelung der Maßnahmen der Sicherheitsverwaltung zum Schutz der Zivilluftfahrt vor Straftaten. Eine solche Regelung hätte auch Sicherheitsmaßnahmen im öffentlichen Bereich des Flughafens, Maßnahmen zur Abschirmung des Flugfeldes und insbesondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit der Passagiere während des Fluges an Bord von in Österreich registrierten Luftfahrzeugen zu normieren. Da es sich bei der Zivilluftfahrt insgesamt um einen gegenüber strafbaren Handlungen besonders sensiblen Sicherheitsbereich handelt, reichen vielfach die allgemeinen Regelungen des Sicherheitspolizeigesetzes zur Gewährleistung eines den internationalen Standards entsprechenden Schutzes der Zivilluftfahrt vor Straftaten nicht aus.

Das geltende sogenannte „Einbringungsgesetz“, BGBl. Nr. 294/1971, verfolgt ein repressives Grundmuster. Es baut stark auf der Strafbestimmung des § 1 auf. Die Durchsuchung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder sowie deren Gepäck erscheint als ein Mittel zur Durchsetzung des verwaltungsstrafrechtlich sanktionierten Verbots. Von dieser Konstruktion weicht der vorliegende Entwurf insofern grundsätzlich ab, als er ausdrücklich ein präventives (sicherheitspolizeiliches) Ziel verfolgt. Nicht die Durchsetzung eines strafbewehr-

ten Einbringungsverbots, sondern der Schutz des Zivilluftfahrzeuges und der mitfliegenden Menschen vor Straftaten steht im Vordergrund. Die Durchsuchung wird nicht mehr als Ausübung einer hoheitlichen Befugnis, sondern nur noch als Voraussetzung für den Zutritt zum Luftfahrzeug eingestuft. Ebenso werden mitgeführte Waffen (sofern nicht gegen andere Vorschriften verstoßen wird) nicht repressiv als verfallene Gegenstände behandelt, sondern schließen lediglich den Zutritt zum Zivilluftfahrzeug aus. Aufgrund dieser Überlegungen glaubt der Entwurf auf einen Verwaltungsstrafatbestand gänzlich verzichten zu können. Es versteht sich von selbst, daß der Versuch einer Straftat gegen die körperliche Sicherheit oder gegen die Freiheit der Fluggäste oder Besatzungsmitglieder ohnehin in jedem Fall von einem Straftatbestand des StGB erfaßt wird.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes stützt sich hinsichtlich der Haftungsregelung des § 6 und der Bestimmung des § 14 auf den Kompetenztatbestand des Zivilrechtswesens (Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG), hinsichtlich der Abgabenregelung des 4. Abschnittes auf den Kompetenztatbestand Bundesfinanzen (Art. 10 Abs. 1 Z 4 B-VG), im übrigen auf Art. 10 Abs. 1 Z 7 B-VG (Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit). Im Entwurf finden sich keine Bestimmungen, die als Verfassungsbestimmungen beschlossen werden müssen.

II. Besonderer Teil

Zu § 1:

Die Bestimmung des § 1 definiert die Aufgabenstellung, um deren Erfüllung es im folgenden geht. Die Benennung dieser Aufgabe als „vorbeugender Schutz“ stellt den systematischen Zusammenhang zu § 22 SPG („Vorbeugender Schutz von Rechtsgütern“) her. Damit soll verdeutlicht werden, daß der vorliegende Entwurf ein sicherheitspolizeiliches Anliegen verfolgt, nämlich den Schutz von Zivilluftfahrzeugen und der zu befördernden Menschen vor Straftaten.

Daß gegenüber solchen Straftaten ein vorbeugender Schutz anzustreben ist, folgt daraus, daß die

Beförderung von Menschen in Zivilluftfahrzeugen besondere Risiken mit sich bringt. Nicht zuletzt sind Zivilluftfahrzeuge in der Vergangenheit wiederholt zum Angriffsziel terroristischer Straftaten geworden.

Weil es sich aber um einen besonders exponierten und sensiblen Sicherheitsbereich handelt, besteht ein qualifiziertes sicherheitspolizeiliches Schutzbedürfnis. Dies hat zur Folge, daß die Entfaltung einer Tätigkeit zum Schutz von Zivilluftfahrzeugen nicht erst einsetzen kann, wenn den Sicherheitsbehörden konkrete Hinweise auf eine bevorstehende Straftat bekannt werden. Vielmehr ist der vorbeugende Schutz von Zivilluftfahrzeugen — unabhängig von einem konkreten Tatverdacht — lückenlos zu gewährleisten. Zivilluftfahrzeuge sind insofern den besonderen Schutzobjekten des § 22 Abs. 1 SPG vergleichbar.

Der Begriff des gefährlichen Angriffs ist in § 16 Abs. 2 und 3 SPG legaldefiniert. Demzufolge geht es um den Schutz vor gerichtlich zu ahndenden Vorsatztaten, insbesondere gegen die körperliche Sicherheit der an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Menschen. Zu denken ist auch an den Straftatbestand der Luftpiraterie gemäß § 185 StGB.

Der Schlußsatz trägt dem Grundgedanken Rechnung, daß von einem Unternehmen, das in einem Bereich geschäftlich tätig wird, der des Schutzes vor strafbaren Handlungen besonders bedarf, erwartet werden kann, daß es bereit ist, auch selbst einen Beitrag zur Gefahrenvorsorge und damit zur Sicherheit seiner Kunden zu leisten. Im Bereich der Zivilluftfahrt gewinnt dieser Gedanke zunehmend an Bedeutung. So gelten in der Bundesrepublik Deutschland bereits seit dem 29. Mai 1985 die Bestimmungen des 9. Änderungsgesetzes zum Luftverkehrsgesetz (LuftVG), mit dem umfangreiche Eigensicherungspflichten der Flughäfen (§ 19 b LuftVG) und der Luftfahrtunternehmen (§ 20 a LuftVG) eingeführt worden sind. Nach Maßgabe der vorgeschlagenen Regelung ist die Mitwirkungspflicht der Luftbeförderungsunternehmen allerdings auf die Tragung des Sicherheitsbeitrages (§ 14), die Mithilfe des Flugplatzhalters auf die Bereitstellung von Anlagen, Geräten und Räumen (§§ 7 und 8) sowie auf die Abführung des Sicherheitsbeitrages beschränkt (§ 10).

Zu § 2:

Bei der Regelung des Abs. 1 handelt es sich der Sache nach nicht um eine Durchsuchungsbefugnis, sondern um eine Befugnis zur Beschränkung des Zutritts zum Zivilluftfahrzeug. Der Rechtseingriff besteht darin, daß die Ausübung des — zivilrechtlich begründeten — Anspruchs auf Zutritt zum Zivilluftfahrzeug an die Voraussetzung geknüpft wird, sich durchsuchen zu lassen. Zur Durchsetzung dieser Zutrittsbeschränkung

öffentlichen Sicherheitsdienstes Befehls- und Zwangsgewalt eingeräumt, nicht hingegen zur Durchsetzung der Durchsuchung. Entscheidet ein Passagier, sich nicht durchsuchen zu lassen und dafür auf den Zutritt zum Zivilluftfahrzeug zu verzichten, so besteht kein Grund zu einer zwangsweisen Durchsuchung. Die hier normierte Befugnis unterscheidet sich insofern deutlich von der Durchsuchungsbefugnis nach § 40 SPG. Diese bleibt freilich grundsätzlich auch im Bereich von Flughäfen anwendbar. Sie setzt jedoch — nach § 40 Abs. 2 SPG — voraus, daß derjenige, der durchsucht werden soll, aufgrund bestimmter Tatsachen im Verdacht steht, einen gefährlichen Angriff unternehmen zu wollen.

Die Zutrittsbeschränkung gilt nicht nur für Passagiere, sondern schlechterdings für jedermann, der zum Zivilluftfahrzeug Zugang sucht, also etwa auch für Besatzungsmitglieder, Reinigungs- und Wartungspersonal.

Da die hier normierte Befugnis zum Bereich der Sicherheitspolizei zählt, sind auf sie die in den §§ 28 bis 30 SPG normierten allgemeinen Grundsätze der Ausübung von Befugnissen (insbesondere das Verhältnismäßigkeitsprinzip des § 29 und die in § 30 getroffene Regelung über die Rechte Betroffener) unmittelbar anwendbar. Hingegen ist die Regelung des § 50 Abs. 1 SPG, die die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes zur zwangsweisen Durchsetzung der ihnen eingeräumten Befugnisse ermächtigt, ausdrücklich auf den Bereich des SPG beschränkt. Deshalb war in die vorliegende Regelung — als Abs. 4 — die Ermächtigung zur Ausübung unmittelbarer sicherheitsbehördlicher Zwangsgewalt aufzunehmen; in Abs. 5 konnte dann wieder an die vom Sicherheitspolizeigesetz vorgegebenen Umsetzungsmechanismen angeknüpft werden.

Wer meint, im Zuge einer Durchsuchung nach Abs. 1 in Rechten verletzt worden zu sein, kann gemäß § 88 Abs. 2 SPG eine Beschwerde an den unabhängigen Verwaltungssenat richten. Dies gilt auch dann, wenn die Durchsuchung von einem Beschäftigten eines nach § 3 beauftragten Unternehmens vorgenommen worden ist.

Zu den §§ 3 bis 5:

Die staatliche Verwaltung ist gegenwärtig vielfach mit der Forderung konfrontiert zu prüfen, ob ihre Kosten nicht durch die Übertragung von bestimmten Tätigkeiten auf private Unternehmen reduziert werden können. Im Hinblick darauf, daß die Schulung und Ausrüstung von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes hohe Investitionen erfordert, muß solchen Privatisierungsüberlegungen im Bereich der Sicherheitsverwaltung besonderes Augenmerk gewidmet werden. Hiebei ist allerdings eine Grenze im Auge zu behalten: Das staatliche

Gewaltmonopol erfüllt eine wichtige friedenserhaltende Funktion; deshalb kommt eine Verlagerung von Exekutivgewalt von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu minder qualifizierten Bediensteten nicht in Betracht. Diese Grenze wird auch von § 3 des Entwurfes gewahrt, da die Durchsuchung von Personen und ihrem Gepäck nach § 2 des Entwurfes zwar zur Hoheitsverwaltung gehört, jedoch weder Befehlsgewalt impliziert, noch zwangsweise durchgesetzt werden kann. Die Durchführung von Durchsuchungen durch Bedienstete des beauftragten Unternehmens schafft lediglich eine Voraussetzung für die Ausübung von Befehls- und Zwangsgewalt durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes.

Zu § 6:

Für die Organstellung nach § 1 Amtshaftungsgesetz (AHG) ist ausschlaggebend, daß eine Person zur Wahrnehmung von Agenden der Hoheitsverwaltung berufen worden ist, die Art und Weise dieser Berufung ist hingegen unmaßgeblich. Beispielsweise hat der Oberste Gerichtshof die Organeigenschaft eines Abbruchunternehmers bejaht, der aufgrund eines Werkvertrages mit der Behörde im Zuge der Vollstreckung eines baubehördlichen Bescheides ein Gebäude demoliert hat (SZ 51/126). Für die Haftung des Bundes nach § 1 AHG ist die vorgeschlagene Regelung des § 6 Abs. 1 — trotz der Beschränkung auf schlicht-hoheitliches Handeln — mithin nicht konstitutiv, sie dient lediglich als Anknüpfung für eine von § 3 AHG abweichende Regelung des Regreßanspruches. Im Hinblick auf die Möglichkeit exorbitant hoher Schadenersatzansprüche nach Abs. 1 soll der Bund nämlich nicht gehalten sein, beim Bediensteten des beauftragten Unternehmens Regreß zu nehmen, sondern es soll ihm hierfür das Unternehmen selbst haften.

Der weitere Regreßanspruch des Unternehmers gegenüber seinem Dienstnehmer kann nicht auf § 3 AHG gestützt werden und richtet sich deshalb prinzipiell nach den Bestimmungen des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes (DHG). Da es sich jedoch der Sache nach um einen Regreß infolge eines Amtshaftungsanspruches handelt, entspricht die von Abs. 4 normierte Beschränkung des Regresses auf schweres Verschulden der Intention des Art. 23 Abs. 2 B-VG.

Zu § 7:

Diese Bestimmung löst die entsprechende Regelung in § 3 a des Bundesgesetzes betreffend das Verbot des Einbringens von gefährlichen Gegenständen in Zivilluftfahrzeuge ab. Die staatliche Anordnungsbefugnis/-verpflichtung wurde jedoch auf das unbedingte Erforderliche zurückgenommen.

Zu § 8:

Daß der Flugplatzhalter den auf dem Flugplatz besch

die von diesen benötigte Infrastruktur zur Verfügung zu stellen hat, entspricht dem in § 1 Satz 2 statuierten Grundsatz der Mitverantwortung des Flugplatzhalters für die Gewährleistung der Sicherheit der Zivilluftfahrt. Im übrigen ist für den Bereich der Grenzkontrollorgane auf § 75 Abs. 2 Luftfahrtgesetz hinzuweisen. Von dieser Bestimmung weicht § 8 des Entwurfes nur insofern ab, als die Selbstkosten für die Überlassung der benötigten Räume nicht vom Zivilflugplatzhalter getragen, sondern aus dem Sicherheitsbeitrag finanziert werden sollen.

§ 8 Abs. 2 räumt der Sicherheitsbehörde im Verfahren eine Organparteistellung ein.

Zu den §§ 9 bis

Die Einhebung des Sicherheitsbeitrages trägt dem Gedanken des Verursacherprinzips Rechnung: Wer eine Flugreise antritt, darf erwarten, daß seitens der Sicherheitsverwaltung für den Schutz des Fluges vor Straftaten vorgesorgt wird, er soll jedoch einen Beitrag zu den damit verursachten Sicherheitskosten tragen. Grundsatz muß demnach sein, daß jeder einen Sicherheitsbeitrag zu leisten hat, der einen Flug antritt, der den in § 2 vorgesehenen Sicherheitskontrollen unterworfen war. Unmaßgeblich ist, ob es sich um einen In- oder Auslandsflug handelt.

Mit der Formulierung des § 9 werden auch Transferpassagiere erfaßt, also jene Reisenden, die an einem österreichischen Flughafen ihren Flug wechseln, nicht jedoch bloße Transitreisende.

Durch das Abstellen auf eine von einem Luftbeförderungsunternehmen erteilte Ermächtigung wird andererseits sichergestellt, daß die Beförderung von Passagieren in Privatflugzeugen keine Beitragspflicht auslöst.

Aus Gründen der leichteren Administrierbarkeit werden weder die Passagiere noch die einzelnen Luftbeförderungsunternehmen unmittelbar in Anspruch genommen, vielmehr wird der Zivilflugplatzhalter als Steuerschuldner herangezogen. Jedoch werden die Luftbeförderungsunternehmen zur Tragung des Beitrags verpflichtet. Eine entsprechende zivilrechtliche Begleitbestimmung enthält § 14.

Der Sicherheitsbeitrag ist als Selbstbemessungsabgabe konzipiert. Die Entrichtung erfolgt vierteljährlich, gleichzeitig ist der Beitrag anzumelden. Eine Jahreserklärung ist nicht vorgesehen. Eine Bescheiderlassung erfolgt nur in den Fällen des § 201 BAO.

Die Steuerschuld entsteht im Zeitpunkt des Beginns der Flugreise. Im Rahmen der normierten Aufzeichnungsverpflichtung muß der Zivilflugplatzhalter beispielsweise durch Passagierlisten

693 der Beilagen

9

nachweisen, wieviele Reisende im jeweiligen Quartal den Tatbestand verwirklicht haben.

Zu § 18:

Die Vorziehung des Inkrafttretens des 4. Abschnittes trägt dem Erfordernis dringender Investitionen im Bereich der Infrastruktur der Sicherheitskontrollen, jedoch auch dem Umstand Rechnung, daß Flüge häufig bereits viele Monate vor dem Antritt der Reise gebucht werden. Würde auch der 4. Abschnitt erst zum 1. Mai 1993 in Kraft treten, so würde der Zeitpunkt, von dem an eine vollständige Abdeckung der in Frage stehenden Sicherheitskosten durch geleistete Sicherheitsbeiträge erwartet werden kann, noch weiter hinausgeschoben werden. Die vorgeschlagene Regelung stellt jedoch sicher, daß kein Beitrag für einen Flug geleistet werden muß, bei dessen Verkauf das Luftbeförderungsunternehmen noch keine Gelegenheit zur Überwälzung des Beitrags auf den Passagier hatte.

Zu § 15:

Eine Beschränkung der funktionellen Zuständigkeit auf die Sicherheitsbehörde erster Instanz ist nur innerhalb des dritten Abschnittes geboten; im übrigen gilt die konkurrierende Zuständigkeit im Sinne des § 14 Abs. 1 SPG.

Zu § 16:

Diese Regelung ist gegenwärtig im Hinblick auf die Benützung des Militärflugplatzes Hörsching durch die Flughafenbetriebs-GmbH Linz erforderlich.