



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES
1014 WIEN, Postfach 100

168/ME XVIII. GP - Entwurf

Terkehr

1 von 21

168/ME

Bei Beantwortung bitte angeben

Zahl: 86 000/26-I/7/92

Wien, am 27. Mai 1992

Referent: Dearing

Tel: 53126/2219

Entwurf eines Bundesgesetzes über
den Schutz vor Straftaten gegen die
Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen;
Begutachtungsverfahren

An
die Parlamentsdirektion

1017 W i e n

Gesetzesentwurf
Zl. <u>55</u> - GE/19 PC
Datum <u>1. 6. 1992</u>
Verteilt <u>03. Juni 1992</u> <i>Bo</i>

A. Glesch-Horacut

Das Bundesministerium für Inneres beehrt sich den Entwurf eines Bundesgesetzes über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen samt Vorblatt und Erläuterungen in 25-facher Ausfertigung mit dem Ersuchen um Kenntnisnahme zu übermitteln.

Nachfolgende im Begutachtungsverfahren befaßte Stellen wurden um Stellungnahme bis

29. Juni 1992

ersucht:

die Österreichische Präsidentschaftskanzlei
der Rechnungshof
die Volksanwaltschaft
der Verfassungsgerichtshof
der Verwaltunggerichtshof
alle Bundesministerien
das Sekretariat von Frau Staatssekretärin Mag. EDERER
das Sekretariat von Herrn Staatssekretär Dr. KOSTELKA
das Sekretariat von Herrn Staatssekretär Dr. DITZ
das Sekretariat von Frau Staatssekretärin Dr. FEKTER
der Österreichische Rat für Wissenschaft und Forschung
die Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste

- 2 -

die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
die Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung
alle Ämter der Landesregierungen
die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der Nieder-
österreichischen Landesregierung
der Datenschutzrat
die Geschäftsführung des Familienpolitischen Beirates beim
Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie
der Österreichische Städtebund
der Österreichische Gemeindebund
die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
der Österreichische Arbeiterkammertag
die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Öster-
reichs
der Österreichische Landarbeiterkammertag
der Österreichische Rechtsanwaltskammertag
alle Rechtsanwaltskammern
die Österreichische Notariatskammer
die Österreichische Patentanwaltskammer
die Österreichische Ärztekammer
die Österreichische Dentistenkammer
die Bundeskammer der Tierärzte Österreichs
die Österreichische Apothekerkammer
die Bundesingenieurkammer
die Kammer der Wirtschaftstrehänder
die Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe
die Vereinigung österreichischer Industrieller
der Österreichische Gewerkschaftsbund
die Gewerkschaft Öffentlicher Dienst
der Verhandlungsausschuß der Gewerkschaften des öffentlichen
Dienstes
der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungs-
träger
die Österreichische Bischofskonferenz
der Österreichische Bundestheaterverband
die Österreichische Hochschülerschaft
die Bundeskonferenz des wissenschaftlichen und künstlerischen
Personals
die Österreichische Rektorenkonferenz
der Verband der Professoren Österreichs
das Österreichische Normungsinstitut
der Österreichische Bundesjugendring
der Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber
die Bundessportorganisation
der Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touringclub
der Verein Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
die Vereinigung österreichischer Richter
die Bundessektion Richter und Staatsanwälte in der Gewerk-
schaft öffentlicher Dienst
die rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien
die rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz
die rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz
die rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
die rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck
das Institut für Verfassungs- und Verwaltungsrecht der Wirt-

- 3 -

schaftsuniversität Wien
der österreichische Wasserwirtschaftsverband
der österreichische Bundesfeuerwehrverband
der österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein
der evangelische Oberkirchenrat A und HB Wien
der Verband österreichischer Mittel- und Großbetriebe
der österreichische Berufsverband der Erzieher
der Zentralverein der Wiener Lehrerschaft
die Arge Daten
der Verein für Bewährungshilfe und soziale Arbeit
die Bundesakademie für Sozialarbeit
die Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation
das Rechtskomitee Lambda

Beilagen

Für den Bundesminister:

Szymanski

Für die Richtigkeit
der ~~Ausfertigung~~ *Ausfertigung*:

**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, 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. Die Durchsuchung der Kleidung eines Menschen ist von einer Person desselben Geschlechts vorzunehmen.

(2) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, einem Menschen den Zutritt zu einem Zivilluftfahrzeug zu untersagen, der eine Waffe, Kriegsmaterial, Munition,

A: EINBRI2/S7

- 2 -

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.

(3) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, unmittelbare Zwangsgewalt anzuwenden, soweit dies zur Durchsetzung einer Zutrittsbeschränkung (Abs 1 oder 2) erforderlich ist. § 50 Abs 2 und 3 des Sicherheitspolizeigesetzes (SPG), BGBl. Nr. 566/1991, gilt.

(4) Aus der Untersagung des Zutrittes (Abs 1 oder 2) 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 Unternehmen vertraglich zu beauftragen. Vor dem Abschluß des Vertrages oder der Aufnahme von Vertragsverhandlungen sind die betroffenen Flugplatzhalter zum Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens zu hören.

A: EINBRI2/S7

- 3 -

(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 Rechte und Person 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 von der Sicherheitsbehörde jeweils vorgegebenen Richtlinien durchsucht werden;
3. dafür vorzusorgen, daß Durchsuchungen gemäß § 2 unter möglicher Bedachtnahme auf die Schonung der Rechte und der Person der Betroffenen durchgeführt werden und daß insbesondere die Durchsuchung der Kleidung eines Betroffenen von einer Person desselben Geschlechts durchgeführt wird;

A: EINBRI2/S7

- 4 -

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. 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.

(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. Ein Vertrag gemäß § 3 hat überdies vorzusehen, daß das beauftragte Unternehmen

1. dem örtlich zuständigen Sicherheitsdirektor jede Person namhaft zu machen hat, die Durchsuchungen gemäß § 2 durchführen soll, und glaubhaft zu machen hat, daß diese Person aufgrund ihrer beruflichen Erfahrung und Schulung hierfür geeignet und zuverlässig ist;

2. zugleich eine ausdrückliche schriftliche Erklärung jeder namhaft gemachten Person vorzulegen hat, daß sie einer Sicherheitsüberprüfung nach § 55 SPG, BGBl. Nr. 566/1991, zustimme;

3. sich zur Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtungen nur solcher Personen bedienen darf, zu deren

A:EINBRI2/S7

- 5 -

Verwendung der örtlich zuständige Sicherheitsdirektor zuvor schriftlich sein Einverständnis erklärt hat;

4. vertraglich dafür vorzusorgen hat, daß eine Person, deren mangelnde Zuverlässigkeit sich ergeben hat, keine Durchsuchungen nach § 2 durchführt.

Haftung

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

(2) Ein nach § 3 beauftragter Unternehmer haftet dem Bund für Schadenersatzleistungen nach Abs 1, sofern der Unternehmer oder ein Dienstnehmer des Unternehmers den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat.

(3) Für die Geltendmachung von Ansprüchen nach den Absätzen 1 und 2 gilt das Amtshaftungsgesetz.

(4) Dienstnehmer eines nach § 3 beauftragten Unternehmers 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.

- 6 -

3. Abschnitt Verpflichtungen des Flugplatzhalters

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 zum gegebenen Zeitpunkt zu erbringen sind, und dem Flugplatzhalter die Erbringung dieser Leistungen aufzutragen.

(3) Über Berufungen gegen Bescheide der Sicherheitsbehörde nach Abs 2 entscheidet die Sicherheitsdirektion.

Räume

§ 8. 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 § 2 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.

A:EINBRI2/S7

4. Abschnitt Finanzierung der Kontrollen

Einhebung eines Sicherheitsbeitrages

§ 9. (1) Zur Finanzierung des besonderen Schutzes von Zivilluftfahrzeugen und der Menschen, die sich an Bord befinden oder an Bord gehen, sind die Luftbeförderungsunternehmen verpflichtet, von jedem Passagier, der seine Flugreise auf einem inländischen Flugplatz antritt oder von diesem aus fortsetzt, einen Sicherheitsbeitrag einzuheben und an den Halter dieses Flugplatzes abzuführen.

(2) Der Flugplatzhalter ist verpflichtet,

1. die von Luftbeförderungsunternehmen an ihn abgeführten Sicherheitsbeiträge entgegenzunehmen und an den Bund weiterzuleiten;

2. die Vollständigkeit der an ihn abgeführten Sicherheitsbeiträge zu überprüfen und wahrgenommene Mängel dem Bundesminister für Inneres bekanntzugeben.

Die dem Flugplatzhalter aus dieser Tätigkeit entstehenden Verwaltungskosten sind ihm vom Bund zu ersetzen.

(3) Der Sicherheitsbeitrag nach Abs 1 ist eine Abgabe im Sinne des § 1 der Bundesabgabenordnung, BGBl.Nr. 194/1961. Die Erhebung des Sicherheitsbeitrags obliegt jenem Finanzamt, das für die Einhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist, mangels einer Umsatzsteuerpflicht des Abgabenschuldners jenem Finanzamt, in dessen Zuständigkeitsbereich der in Abs 1 bezeichnete Flugplatz gelegen ist.

(4) Die Höhe des Sicherheitsbeitrages 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. Hiebei

A: EINBRI2/S7

- 8 -

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 Flugplatzhalter gemäß der §§ 7 und 8 sowie des Abs 2 erbrachten Leistungen

entstehen. Die Höhe des Beitrages darf nicht davon abhängig gemacht werden, an welchem inländischen Flugplatz die Flugreise angetreten wird.

(5) Die Einnahmen des Bundes nach Abs 1 dienen zweckgebunden der Erfüllung der in Abs. 4 bezeichneten Verpflichtungen.

5. Abschnitt

Begriffs- und Schlußbestimmungen

Sicherheitsbehörde

§ 10. Sicherheitsbehörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist die Bezirksverwaltungsbehörde, in Orten, für die eine Bundespolizeidirektion besteht, diese.

Verweisungen

§ 11. Verweisungen auf andere Bundesgesetze sind jeweils auf deren geltende Fassung zu beziehen.

Inkrafttreten

§ 12. (1) Die §§ 3 bis 5 dieses Bundesgesetzes treten mit dem auf seine Kundmachung folgenden Tag in Kraft. Nach § 3 beauf-

A: EINBRI2/S7

tragte Unternehmen dürfen Durchsuchungen nach § 2 jedoch nicht vor dem 1. Mai 1993 durchführen. Der 4. Abschnitt dieses Bundesgesetzes tritt mit dem 1. März 1993, 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. März 1993 in Kraft gesetzt werden.

Außerkräfttreten

§ 13. Mit dem 1. Mai 1993 tritt das Bundesgesetz betreffend das Verbot des Einbringens von gefährlichen Gegenständen in Zivilluftfahrzeuge, BGBl. Nr. 294/1971 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 736/1988, außer Kraft.

Vollziehung

§ 14. (1) Mit der Vollziehung der §§ 3 bis 5 und des § 9 Abs 4 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 des § 9 Abs 3 und 5 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

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

V O R B L A T T

Probleme:

Sicherheitskontrollen werden derzeit an den Flughäfen ausschließlich von Angehörigen der Sicherheitsexekutive vorgenommen. Dies führt angesichts expandierenden Flugbetriebes zu steigenden Personalkosten, für die deren Verursacher, die Fluggäste, nicht herangezogen werden.

Ziel:

Teilweise Privatisierung der Sicherheitskontrolle und finanzielle Inanspruchnahme der Fluggäste.

Inhalt:

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

Alternativen

Weiterhin Tragung der wachsenden Kosten aus dem Budget.

Kosten

Nach einer Anlaufperiode soll letztlich der gesamte Bereich der Sicherheitskontrollen aus den von Passagieren geleisteten 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. Im übrigen werden Sicherheitskontrollen gegenwärtig etwa in Belgien, Deutschland, Norwegen und Portugal von privaten Unternehmen durchgeführt. Sicherheitsgebühren werden z.B. in Deutschland, Italien und Schweden eingehoben.

ERLÄUTERUNGEN

Allgemeines

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 darüberhinaus 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, näher zu regeln. 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

- 12 -

Fluggäste und Besatzungsmitglieder sowie deren Gepäck erscheint als ein Mittel zur Durchsetzung des verwaltungsstrafrechtlich sanktionierten Verbots. Von dieser Konstruktion weicht der vorliegende Entwurf insoferne grundsätzlich ab, als er ausdrücklich ein präventives (sicherheitspolizeiliches) Ziel verfolgt. Nicht die Durchsetzung eines strafbewehrten 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 Verwaltungsstraftatbestand 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.

A: EINBRI2/S7

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. Dem zufolge 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, er-

- 14 -

wartet 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 (§ 19b LuftVG) und der Luftfahrtunternehmen (§ 20a LuftVG) eingeführt worden sind. Nach Maßgabe der vorgeschlagenen Regelung ist die Mitwirkungspflicht der Luftbeförderungsunternehmen allerdings auf die Einhebung des Sicherheitsbeitrages nach § 9, die Mithilfe des Flugplatzhalters auf die Bereitstellung von Anlagen, Geräten und Räumen (§§ 7 und 8) sowie auf die Unterstützung des Bundes bei der Einhebung des Sicherheitsbeitrages beschränkt (§ 9 Abs 2).

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 wird den Organen des 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 zwangswweisen Durchsuchung. Die hier normierte Befugnis ist demnach strukturell der Befugnis zur Beschränkung des Zutritts bei Großveranstaltungen nach § 41 SPG und nicht der Durchsuchungsbefugnis nach § 40 SPG vergleichbar. 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

A:EINBRI2/S7

- 15 -

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 3 - die Ermächtigung zur Ausübung unmittelbarer sicherheitsbehördlicher Zwangsgewalt aufzunehmen; in Abs 4 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 Sicherheitspolizeigesetz 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 der durch die Übertragung von bestimmten Tätigkeiten auf private Unternehmen reduziert werden können. Im Hinblick darauf, daß die Schulung und Ausrüstung von Organen des öffentlichen

A:EINBRI2/S7

- 16 -

Sicherheitsdienstes hohe Investitionen erfordert, muß solchen Privatisierungsüberlegungen im Bereich der Sicherheitsverwaltung besonderes Augenmerk gewidmet werden. Hiebei ist allerdings eine wichtige Grenze im Auge zu behalten: Das staatliche Gewaltmonopol erfüllt eine wichtige friedenserhaltende Funktion; deshalb kommt eine Übertragung von Exekutivgewalt auf private Unternehmen schwerlich in Betracht. Diese Grenze wird auch von § 3 des Entwurfes gewahrt, da die Durchsuchung von Personen und ihrem Gepäck nach § 2 des Entwurfes weder Befehlsgewalt impliziert, noch zwangsweise durchgesetzt werden kann. **Es handelt sich mithin bei der Beauftragung nach § 3 nicht um einen Fall der Beleihung eines Unternehmens mit Hoheitsgewalt.**

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 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

A:EINBRI2/S7

handelt, entspricht die Beschränkung des Regresses auf schweres Verschulden der Intention des Art 23 Abs 2 B-VG.

Zu § 7:

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

Zu § 8:

Daß der Flugplatzhalter den auf dem Flugplatz beschäftigten Organen der Sicherheitsverwaltung 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 insoferne ab, als die Selbstkosten für die Überlassung der benötigten Räume nicht vom Zivilflugplatzhalter getragen, sondern aus dem Sicherheitsbeitrag finanziert werden sollen.

Zu § 9:

Die Einhebung eines 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 jede Person einen Sicherheitsbeitrag zu leisten hat, die einen Flug antritt, der den in § 2 vorgesehenen Sicherheitskontrollen unterworfen war.

- 18 -

Mit der Formulierung des § 9 Abs 1 werden auch Transferpassagiere erfaßt, also jene Reisenden, die an einem österreichischen Flughafen ihren Flug wechseln, nicht jedoch bloße Transitreisende.

Der Sicherheitsbeitrag wird von den Luftbeförderungsunternehmen zugleich mit dem vom Passagier zu leistenden Entgelt für die Beförderung einzuheben sein. Die Höhe des Sicherheitsbeitrages ist nach dem Zeitpunkt seiner Entrichtung und nicht nach dem Zeitpunkt des Antrittes der Flugreise zu bestimmen.

Zu § 12:

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.

A: EINBRI2/S7