

Beschluss des Nationalrates

Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schifffahrtsgesetz und das Kraftfahrgesetz 1967 geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

Artikel 1	Bundesgesetz über die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (Unfalluntersuchungsgesetz)
Artikel 2	Änderung des Luftfahrtgesetzes
Artikel 3	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957
Artikel 4	Änderung des Schifffahrtsgesetzes
Artikel 5	Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967

Artikel 1

Bundesgesetz über die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

(Unfalluntersuchungsgesetz)

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt

Allgemeines

§ 1	Gegenstand
§ 2	Begriffsbestimmungen

2. Abschnitt

Organisation

§ 3	Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
§ 4	Organisation der Unfalluntersuchungsstelle

3. Abschnitt

Untersuchungsverfahren

§ 5	Grundsätze des Untersuchungsverfahrens
§ 6	Befangenheit
§ 7	Verschwiegenheitsverpflichtung

- § 8 Einleitung der Untersuchung
- § 9 Vorfallanzeige
- § 10 Beiziehung von Sachverständigen und Dolmetschern
- § 11 Untersuchungsbefugnisse
- § 12 Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes
- § 13 Dokumentation
- § 14 Stellungnahmeverfahren
- § 15 Untersuchungsbericht
- § 16 Sicherheitsempfehlung
- § 17 Wiederaufnahme der Untersuchung
- § 18 Aufbewahrungspflichten
- § 19 Tätigkeitsbericht
- § 20 Vorfallstatistik

4. Abschnitt

Zusammenarbeit mit anderen Staaten im Bereich Luftfahrt

- § 21 Gegenseitige Kooperation bei Vorfällen
- § 22 Ausländische Untersuchungsberichte

5. Abschnitt

Einrichtung eines Verkehrssicherheitsbeirates

- § 23 Verkehrssicherheitsbeirat

6. Abschnitt

Schlussbestimmungen

- § 24 Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften
- § 25 Strafbestimmung
- § 26 Aufhebung von Rechtsvorschriften
- § 27 Übergangsbestimmung
- § 28 Personalregelungen für Bundesbedienstete
- § 29 Verweisung
- § 30 Sprachliche Gleichbehandlung
- § 31 Vollziehung
- § 32 In-Kraft-Treten

1. Abschnitt

Allgemeines

Gegenstand

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die Untersuchung von Vorfällen in den Bereichen Luftfahrt, Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen, soweit sich diese Vorfälle im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben.

(2) Dieses Bundesgesetz gilt auch für die Untersuchung von Vorfällen in den Bereichen Luftfahrt, Schiene und Schifffahrt, wenn sich diese Vorfälle außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes ereignet haben und

1. diese Luftfahrzeuge in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen sind oder in einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen gewerblich eingesetzt werden oder
2. diese Schiffe von österreichischen Behörden zugelassen oder von einem österreichischen Schifffahrtsunternehmen gewerblich eingesetzt werden oder
3. diese Schienenfahrzeuge von österreichischen Behörden genehmigt wurden oder von einem österreichischen Eisenbahnunternehmen gewerblich eingesetzt werden

und die Untersuchung nicht von einem anderen Staat durchgeführt wird. Zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(3) Dieses Bundesgesetz gilt nicht für Vorfälle mit Fahrzeugen des Bundesheeres, wenn diese Vorfälle durch militärische Untersuchungskommissionen untersucht werden.

(4) Bei Vorfällen, an denen zivile und militärische Fahrzeuge beteiligt sind, ist ein gemeinsamer Unfallbericht der militärischen Untersuchungskommission und der Unfalluntersuchungsstelle zu erstellen.

Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) Unter den Bereichen

1. Luftfahrt ist der Betrieb eines Zivilluftfahrzeuges im Sinne des § 11 Abs. 2 iVm § 11 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957;
2. Schiene ist der Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn (§ 4 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), einer Anschlussbahn (§ 7 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60) und einer Straßenbahn, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehrt, wie Untergrundbahnen (§ 5 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Haupt-, Neben-, Anschluss- und Straßenbahn, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehrt;
3. Schifffahrt ist der Betrieb eines Fahrzeuges im Sinne des § 2 Z 1 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. Nr. I 102/2003 auf Wasserstraßen gemäß § 15 leg. cit;
4. Seilbahn ist der Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des § 2 Z 1, 2a und 2 b ba des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103/2003,

zu verstehen.

(2) Als Vorfälle nach diesem Gesetz gelten Unfälle und Störungen.

(3) Als Unfall im Bereich Luftfahrt gilt ein Ereignis von Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen dieses Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist
 - a. an Bord des Luftfahrzeuges oder
 - b. durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil von dem Luftfahrzeug gelöst hat, oder
 - c. durch unmittelbare Einwirkung des Turbinen- oder Propellerstrahls des Luftfahrzeuges, es sei denn, dass diese Verletzungen dem Geschädigten durch sich selbst oder von einem anderen Fluggast zugefügt worden sind oder eine andere natürliche Ursache haben oder dass es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räumen verborgen hatten, oder
2. das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und
 - a. der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften dadurch beeinträchtigt worden sind und
 - b. die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugteils erfordern würde, es sei denn, dass nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerkausfall die Beschädigung des Luftfahrzeuges begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör oder dass der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder
3. das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist.

(4) Als Unfall im Bereich Schiene gilt jedes Ereignis:

1. bei dem Schienenfahrzeuge entgleisen oder miteinander kollidieren,
2. bei dem Menschen getötet oder schwer verletzt werden oder
3. bei dem Fahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden nehmen und die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder die Steuerung von Sicherheit eindeutig betroffen ist.

(5) Als Unfall in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen gilt jedes Ereignis, bei dem eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist, ein unfallbeteiligtes Fahrzeug erheblich beschädigt wurde oder die Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden genommen haben.

(6) Als Störung in den in § 2 Abs. 1 angeführten Bereichen gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb des jeweiligen Verkehrsmittels zusammenhängt und das den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder, ausgenommen in den Bereichen Schiene, Seilbahnen und Schifffahrt beeinträchtigen könnte.

(7) Als schwere Störung gilt eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.

(8) Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben.

(9) Als tödliche Verletzung gilt eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfallszeitpunkt den Tod zur Folge hat.

(10) Als schwere Verletzung gilt eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach Eintritt der Verletzung erfordert oder
2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder
3. Risswunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen oder
4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder
6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.

(11) Untersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.

(12) Untersuchungsorgan ist eine Person, die auf Grund ihrer Qualifikation bei der Durchführung einer Untersuchung mitwirkt.

(13) Untersuchungsleiter ist ein Untersuchungsorgan, dem auf Grund seiner Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird.

2. Abschnitt

Organisation

Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

§ 3. Zur Untersuchung von Vorfällen sowie zur Unfallursachenforschung und Unfallprävention wird eine Unfalluntersuchungsstelle errichtet. Diese untersteht als Teil der Bundesanstalt für Verkehr dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie ist funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Unfalluntersuchungsstelle kollidieren könnten.

Organisation der Unfalluntersuchungsstelle

§ 4. (1) Der Unfalluntersuchungsstelle steht ein Leiter vor. Dieser wird vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem Kreis der Fachbereichsleiter bestellt. Der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle koordiniert die einzelnen Fachbereiche der Unfalluntersuchungsstelle und unterstützt diese in ihren Aufgabenbereichen.

(2) In der Unfalluntersuchungsstelle werden Fachbereiche für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich

1. der Luftfahrt,
2. der Schiene,
3. der Schifffahrt,
4. der Seilbahnen

eingerrichtet. Den einzelnen Fachbereichen steht jeweils ein Fachbereichsleiter vor.

(3) (**Verfassungsbestimmung**) Der Leiter und die Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle sind im Rahmen ihrer Tätigkeit als Untersuchungsorgane an keine Weisungen von Organen außerhalb der Unfalluntersuchungsstelle gebunden. So lange Ermittlungen im Dienste der Strafjustiz geführt werden oder ein Strafverfahren anhängig ist, dürfen behördliche Ermittlungen bei Unfällen gemäß § 2 Abs. 3 Z 1,

Abs. 4 Z 2 und Abs. 5 erster Fall nur im Einvernehmen mit der zuständigen Staatsanwaltschaft geführt werden.

3. Abschnitt

Untersuchungsverfahren

Grundsätze des Untersuchungsverfahrens

§ 5. (1) Untersuchungen gemäß den Bestimmungen dieses Abschnittes haben als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können.

(2) Die Untersuchungen dürfen nicht darauf abzielen, die Schuld- oder Haftungsfrage zu klären.

(3) Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Vorfalls sowie nach den voraussichtlichen Erkenntnissen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu richten.

(4) Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung dieser Ziele einfach und zweckmäßig durchzuführen. Im Interesse der Effizienz der Untersuchung und der Aussagekraft der Beweismittel ist eine Untersuchung unverzüglich durchzuführen. Die Untersuchungen am Unfallort sind schnellstmöglich abzuschließen, damit die Infrastruktur sobald wie möglich wieder instandgesetzt und für den Verkehr freigegeben werden kann.

(5) Das Untersuchungsverfahren ist nicht öffentlich.

Befangenheit

§ 6. (1) Untersuchungsorgane haben sich des Amtes zu enthalten und die Vertretung zu veranlassen, wenn wichtige Gründe vorliegen, welche geeignet sind, die volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen, wie insbesondere die im § 7 Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, genannten Gründe. Dies gilt auch für die dem Verfahren beigezogenen Sachverständigen.

(2) Bei Gefahr im Verzug haben, wenn eine Vertretung nicht sofort zur Verfügung steht, befangene Untersuchungsorgane unaufschiebbare Maßnahmen zu ergreifen.

(3) Über die Befangenheit der für den jeweiligen Vorfall zuständigen Untersuchungsorgane entscheidet der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle. Bei der Befangenheit eines Fachbereichsleiters wird dieser von dem an Lebensjahren ältesten Untersuchungsleiter dieses Fachbereiches vertreten.

Verschwiegenheitsverpflichtung

§ 7. (1) Der Leiter und die Mitarbeiter der Untersuchungsstelle sowie sonstige mitwirkende Personen sind zur Verschwiegenheit über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit im Rahmen der Unfalluntersuchung bekannt gewordenen Tatsachen verpflichtet, deren Geheimhaltung im Interesse einer Gebietskörperschaft, eines Beteiligten oder der Untersuchung geboten ist.

(2) Haben der Leiter oder die Mitarbeiter vor Gericht oder vor einer Verwaltungsbehörde auszusagen und lässt sich aus der Ladung erkennen, dass der Gegenstand der Aussage der Verschwiegenheitsverpflichtung gemäß Abs. 1 unterliegen könnte, so haben sie dies dem Leiter der Bundesanstalt für Verkehr zu melden. Dieser hat zu entscheiden, ob die Person von der Verschwiegenheitsverpflichtung zu entbinden ist. Er hat dabei das Interesse an der Geheimhaltung gegen das Interesse an der Aussage abzuwägen, wobei der Zweck des Verfahrens zu berücksichtigen ist. Der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr kann die Entbindung unter der Voraussetzung aussprechen, dass die Öffentlichkeit von dem Teil der Aussage, der den Gegenstand der Entbindung bildet, ausgeschlossen wird.

Einleitung der Untersuchung

§ 8. (1) Jede Untersuchung von Vorfällen in den Bereichen Luftfahrt, Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen ist auf Anordnung des Fachbereichsleiters durchzuführen. Betrifft der zu untersuchende Vorfall mehrere Verkehrsbereiche, so hat der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle zu bestimmen, welcher Fachbereich für die Einleitung der Untersuchung und des Untersuchungsverfahrens zuständig ist.

(2) Eine Untersuchung ist vom jeweiligen Fachbereich nur dann anzuordnen, wenn nicht bereits aufgrund der an die Unfalluntersuchungsstelle gerichteten Meldung die Ursache des Vorfalls als aufgeklärt erscheint.

(3) Eine Untersuchung ist auch bei Klarheit über die Ursache des Vorfalls immer dann anzuordnen, wenn zu erwarten ist, dass eine gesonderte Untersuchung des Vorfalls Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Unfälle bringt.

(4) Eine Untersuchung eines Vorfalls kann auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass die Voraussetzungen für eine Untersuchung im Sinne des Abs. 3 vorliegen.

(5) Jeder gemeldete Vorfall ist unabhängig von der Durchführung einer Untersuchung in die Vorfallstatistik einzutragen.

(6) Wird im Bereich Schiene eine Untersuchung eingeleitet, so ist die Eisenbahnagentur innerhalb einer Woche zu verständigen. Die Verständigung enthält Angaben zu Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie zur Art und zu den Folgen des Ereignisses in Bezug auf Personen- und Sachschäden.

Vorfallanzeige

§ 9. Wenn keine Untersuchung gemäß § 8 eingeleitet wird, ist vom jeweiligen Fachbereich über jeden gemeldeten Vorfall eine Vorfallanzeige anzufertigen, die eine Sachverhaltsdarstellung und die Ursache des Vorfalls enthält. Die Vorfallanzeige kann Sicherheitsempfehlungen enthalten, die an jene zu übermitteln sind, welche die Sicherheitsempfehlung umsetzen können.

Beiziehung von Sachverständigen und Dolmetschern

§ 10. (1) Die Unfalluntersuchungsstelle ist zur Beiziehung von geeigneten Personen und Einrichtungen berechtigt, die ihr im Rahmen dieser Tätigkeit verantwortlich sind.

(2) Beigezogene Sachverständige haben für ihre Tätigkeit Anspruch auf Gebühren gemäß den §§ 24 bis 37 und 43 bis 51 des Gebührenanspruchsgesetzes 1975, BGBl. Nr. 136. Die Gebühr ist gemäß § 38 des Gebührenanspruchsgesetzes 1975 bei der Behörde geltend zu machen. Der Fachbereichsleiter hat die Höhe der Gebühr zu bestimmen. Vor der Gebührenbestimmung kann der Sachverständige aufgefordert werden, sich über Umstände die für die Gebührenberechnung bedeutsam sind, zu äußern und unter Setzung einer bestimmten Frist, noch fehlende Bestätigungen vorzulegen. (3) Für den Gebührenanspruch von Dolmetschern gilt Abs. 2 mit der Maßgabe, dass sich die Höhe des Anspruchs nach den §§ 24 bis 33, 34 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 erster Satz, Abs. 4 und 5, 36, 37 Abs. 2, 53 Abs. 2 und 54 des Gebührenanspruchsgesetzes 1975, BGBl. Nr. 136 errechnet.

Untersuchungsbefugnisse

§ 11. (1) Die Untersuchungsorgane sind berechtigt, folgende Befugnisse wahrzunehmen, soweit dies zur Erfüllung des Untersuchungszwecks notwendig ist:

1. ungehinderter Zugang zum Ort des Vorfalls oder der Störung sowie zum Fahrzeug, zu seiner etwaigen Ladung, zu seinem Wrack oder zu Teilen desselben;
2. sofortige Spurenaufnahme und dokumentierte Entnahme von Trümmern, Bauteilen und Bestandteilen der Ladung zu Untersuchungs- und Auswertungszwecken;
3. sofortiger Zugang zu Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Fahrzeug sowie Zugang zu sonstigen Aufzeichnungen und deren Auswertungen;
4. Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Opfer (Tote, Verletzte) oder von entsprechenden Proben und Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb des Fahrzeuges beteiligten Personen oder von entsprechenden Proben;
5. ungehinderter Zugang zu sachdienlichen Informationen durch Einsichtnahme in die entsprechenden schriftlichen Unterlagen des Eigentümers, des Halters, der Instandhaltungsbetriebe und des Herstellers des Fahrzeuges und seiner Teile sowie der für diese Verkehrsbereiche zuständigen Behörden und Unternehmen und gegebenenfalls die Anfertigung entsprechender Fotokopien;
6. Beschaffen von Urkunden, Dokumenten und Akten, Befragen von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen und anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen sowie Einholen schriftlicher Äußerungen.

(2) Soweit zur Erreichung des Untersuchungszweckes behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Untersuchungsleiter unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, dass dadurch Beweisaufnahmen im Zuge von gerichtlichen Verfahren nicht behindert werden. Bei Unfällen gemäß § 2 Abs. 3 Z 1, Abs. 4 Z 2 und Abs. 5 erster Fall hat der Untersuchungsleiter das Einvernehmen mit der zuständigen Staatsanwaltschaft über die Durchführung von Ermittlungen herzustellen.

(3) In Rechte von Personen darf nur eingegriffen werden, soweit dies zur Ausübung einer Befugnis oder zur Durchführung von behördlichen Ermittlungen (Abs. 1 und 2) unbedingt erforderlich ist und die Verhältnismäßigkeit zum Zweck der Maßnahme gewahrt wird. Dabei ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, dass der angestrebte Erfolg in einem vertretbaren Verhältnis zu den voraussichtlich bewirkten

Eingriffen in die Rechte von Personen steht, und zu prüfen, ob nicht auch mit weniger eingreifenden Maßnahmen begründete Aussicht auf den angestrebten Erfolg besteht.

(4) Bei Einholen von Auskünften sowie bei Befragungen von Beteiligten und Zeugen ist diesen Personen das Beiziehen einer Vertrauensperson zu ermöglichen. Personen, die sich durch ihre Aussage der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung aussetzen oder die im Zusammenhang mit einem gegen sie geführten Strafverfahren Gefahr laufen, sich selbst zu belasten, sind über ihr Recht zu belehren, die Aussage zu verweigern. Haben sie nicht ausdrücklich auf ihr Recht, die Aussage zu verweigern, verzichtet, so dürfen ihre Aussagen im gerichtlichen Strafverfahren bei sonstiger Nichtigkeit nicht zu ihrem Nachteil als Beweismittel verwertet werden.

(5) Den Untersuchungsorganen ist ein Ausweis auszufolgen, aus dem ihre Eigenschaft als Untersuchungsorgan hervorgeht. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung Form und Inhalt des Ausweises zu bestimmen.

Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Schifffahrtsaufsicht

§ 12. (1) Bei Vorfällen in den Bereichen Luftfahrt und Schiene haben über Ersuchen der Untersuchungsorgane die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Zuge der Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgaben die erforderliche Unterstützung zu gewähren. Dazu zählen insbesondere:

1. Absperrung der Stelle des Vorfalls gegen unbefugten Zutritt Dritter;
2. Sicherung der Stelle des Vorfalls, der Spuren des Vorfalls, des Fahrzeuges, des Wracks und seiner Teile, der Ladung und des sonstigen Inhalts des Fahrzeuges bis zur Freigabe durch den Untersuchungsleiter.

(2) Bei Vorfällen im Bereich der Schifffahrt haben die Organe der Schifffahrtsaufsicht die erforderliche Unterstützung gemäß Abs. 1 zu gewähren.

Dokumentation

§ 13. Über einzelne Untersuchungshandlungen hat das Untersuchungsorgan Aktenvermerke im Sinne des § 16 oder Niederschriften im Sinne des § 14 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51 anzufertigen. Diese haben jedenfalls Ort, Zeit und Gegenstand der Untersuchungshandlung und die eigenhändige Unterschrift des Leiters der Untersuchungshandlung zu enthalten.

Stellungnahmeverfahren

§ 14. (1) Vor Abschluss eines Untersuchungsberichtes ist in den Bereichen Schiene, Seilbahnen und Schifffahrt je nach Lage des Falles ein Entwurf des Berichts allen, die zur Vermeidung künftiger ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen können oder selbst in enger Beziehung zum Geschehen des Vorfalls stehen, wie insbesondere den Herstellern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge oder im Fall ausländischer Hersteller an deren Bevollmächtigte, soweit diese ihren Sitz im Inland haben, den Eisenbahnunternehmen, den Seilbahnunternehmen, den Haltern des Eisenbahnfahrzeuges, den Vertretern des Eisenbahnpersonals, den Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge, den sonst am Betrieb der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge beteiligten Personen und den zuständigen Behörden, im Sinne des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982, zuzustellen.

(2) Für den Bereich Luftfahrt ist vor Abschluss eines Untersuchungsberichtes dem Halter des Luftfahrzeuges, dem Hersteller des Luftfahrzeuges und seiner Teile, der Flugbesatzung, der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, dem Instandhaltungsbetrieb des Luftfahrzeuges, den für die Zivilluftfahrt und den Flugplatzbetrieb zuständigen Behörden und Unternehmen sowie den Beobachtern nach § 21 Abs. 2 Gelegenheit zu geben, sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Zu diesem Zweck ist der Entwurf des Untersuchungsberichtes zu versenden.

(3) Begründete Stellungnahmen, die von den in Abs. 1 und 2 genannten Personen binnen der vom Untersuchungsleiter festzusetzenden Frist, die vier Wochen nicht unterschreiten darf, übermittelt werden, sind im Untersuchungsbericht zu berücksichtigen und als Anhang beizufügen.

(4) Im Bereich Schiene ist den im Abs. 1 genannten Stellen und Personen auf Verlangen Auskunft über die Untersuchung und ihren Verlauf zu erteilen.

Untersuchungsbericht

§ 15. (1) Jede Untersuchung eines Vorfalls ist mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen. Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Vorfalls zu richten. Der Bericht verweist auf

den ausschließlichen Untersuchungszweck gemäß § 5 Abs. 1 iVm § 2 Abs. 11 und enthält gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Der Bericht hat unter Wahrung der Anonymität der an dem Vorfall beteiligten Personen Folgendes zu enthalten:

1. Einzelheiten des Vorfalls;
2. Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel;
3. die äußeren für den Vorfall kausalen Umstände;
4. durchgeführte Untersuchungen und deren Ergebnisse;
5. Beeinträchtigungen der Untersuchungen und deren Gründe;
6. die Auswertung der Ergebnisse;
7. die Feststellung der Ursachen oder wahrscheinlichen Ursachen des Vorfalls nach Maßgabe des § 5 Abs. 2.

(3) Der endgültige Untersuchungsbericht nach einem Unfall ist zu veröffentlichen; dies so rasch wie möglich und möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Unfall.

(4) Je ein Exemplar des Untersuchungsberichts ist an

1. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
2. die Teilnehmer des Stellungnahmeverfahrens;
3. im Bereich Luftfahrt an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und die Internationale Zivilluftfahrtorganisation bei Unfällen von Luftfahrzeugen über 5.700 kg;
4. im Bereich Schiene an die Eisenbahnagentur;
5. der zuständigen Staatsanwaltschaft bei Unfällen gemäß § 2 Abs. 3 Z 1, Abs. 4 Z 2 und Abs. 5 erster Fall

zu übermitteln.

(5) Die Ergebnisse des Untersuchungsberichtes gemäß Abs. 2 Z 7 dürfen im gerichtlichen Strafverfahren bei sonstiger Nichtigkeit nicht als Beweismittel zum Nachteil des Beschuldigten verwertet werden.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Umfang, Inhalt und Form des Untersuchungsberichtes für den Bereich Schiene durch Verordnung zu bestimmen.

Sicherheitsempfehlung

§ 16. (1) Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den die Unfalluntersuchungsstelle auf Grundlage von Informationen unterbreitet, die sich während der Untersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden von der Unfalluntersuchungsstelle grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte und Vorfallsanzeigen herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen über die Schuld oder die Haftung für einen Vorfall enthalten.

(2) Eine Sicherheitsempfehlung ist unabhängig vom Stadium des Untersuchungsverfahrens abzugeben, wenn dies wegen Gefahr im Verzug zur Verhütung künftiger Vorfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass ohne weiteren Aufschub geboten ist. Sie ist an jene Stellen zu richten, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen umsetzen können.

Wiederaufnahme der Untersuchung

§ 17. Der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle hat die Wiederaufnahme der Untersuchung anzuordnen, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Untersuchungsberichtes neu hervorgekommene Tatsachen bekannt werden, auf Grund derer ein anderes Untersuchungsergebnis zu erwarten ist.

Aufbewahrungspflichten

§ 18. (1) Die Untersuchungsakte und andere Akten über Vorfälle sind in einer Evidenz strukturiert aufzubewahren und zu archivieren.

(2) Die Frist für die Aufbewahrung von Untersuchungsakten beträgt bei Unfällen mit Todesopfern 30 Jahre. Alle anderen Akten sind 20 Jahre aufzubewahren. Die Fristen beginnen mit Abschluss des Untersuchungsverfahrens zu laufen.

Tätigkeitsbericht

§ 19. Der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeiten der Unfalluntersuchungsstelle im vergangenen Jahr bis längstens Ende März jedes Kalenderjahres vorzulegen. Der Bericht hat insbesondere

auch die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen zu beinhalten. Dieser Bericht ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem jährlichen Tätigkeitsbericht der Bundesanstalt für Verkehr gemäß § 131 Abs. 4 KFG 1967 bis längstens Ende Mai jedes Kalenderjahres dem Nationalrat zu übermitteln.

Vorfallstatistik

§ 20. (1) Die Unfalluntersuchungsstelle hat eine anonymisierte Statistik über die ihr gemeldeten Vorfälle zu führen. Die Bundesanstalt für Verkehr hat die Vorfallstatistik dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln und jährlich zu veröffentlichen.

(2) Die Statistik hat zu enthalten:

1. die beteiligten Verkehrsmittel und deren Staatsangehörigkeitszeichen, Baumuster, Art der Beschädigung des Fahrzeuges, Drittschäden, bei der Beförderung gefährlicher Güter die Art des Gefahrgutes;
2. Anzahl der Personen, die sich im Fahrzeug befunden haben;
3. Anzahl der verunglückten Insassen und die Folgen des Vorfalls (tödliche, schwere, andere Verletzungen);
4. Datum des Vorfalls, Vorfallsort, Hergang und Umstände des Vorfalls (Art der Störung) sowie die ermittelten Ursachen des Vorfalls.

4. Abschnitt

Zusammenarbeit mit anderen Staaten im Bereich Luftfahrt

Gegenseitige Kooperation bei Vorfällen

§ 21. (1) Für den Fall, dass sich im Bundesgebiet beim Betrieb eines nicht im Inland mustergeprüften oder in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragenen oder nicht von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen verwendeten Luftfahrzeuges ein Vorfall ereignet, hat die Unfalluntersuchungsstelle die Verständigung der im Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, vorgesehenen Staaten durchzuführen.

(2) Die gemäß Abs. 1 verständigten Staaten können einen Beobachter zur Untersuchung entsenden, wenn bei Untersuchungen von Vorfällen österreichischer Luftfahrzeuge in ihrem Staatsgebiet österreichische Beobachter zur Untersuchung zugelassen werden. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(3) Bei Bedarf kann die Unfalluntersuchungsstelle die zuständigen Stellen anderer Staaten ersuchen,

1. Anlagen, Einrichtungen und Geräte für
 - a. die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Untersuchung wichtigen Gegenständen,
 - b. die Auswertung der Aufzeichnungen der Flugschreiber,
 - c. die elektronische Speicherung und Auswertung von Daten des Vorfalls,
2. Untersuchungsorgane für bestimmte Aufgaben anlässlich eines Vorfalls von besonderer Bedeutung und Schwere

zur Verfügung zu stellen.

(4) Die Unfalluntersuchungsstelle kann anderen Staaten diese Hilfe auf Ersuchen gewähren. Sie wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit kostenlos gewährt.

(5) Der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr kann nach Anhörung des Leiters der Unfalluntersuchungsstelle die Untersuchung eines Vorfalls im erforderlichen Umfang einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union übertragen, wenn dadurch die Untersuchung wesentlich beschleunigt werden kann oder im anderen Staat größere technische und personelle Kapazitäten vorhanden sind. Die Untersuchungsbefugnisse sind in einem solchen Fall vom Leiter des Fachbereiches Luftfahrt auszuüben.

(6) Bei Vorfällen beim Betrieb von im Inland mustergeprüften, im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenen oder von im Rahmen eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens betriebenen Luftfahrzeugen außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes nimmt im Bedarfsfall die Unfalluntersuchungsstelle durch Entsendung eines Untersuchungsorgans und einer dem Ereignis angemessenen Anzahl von Beratern, die vom Luftverkehrsunternehmen oder vom

Entwicklungsbetrieb zu entsenden sind, die Funktion des Beobachters in der ausländischen Untersuchung wahr.

Ausländische Untersuchungsberichte

§ 22. Ausländische Untersuchungsberichte, Teile davon, oder Dokumente, zu denen die Untersuchungsorgane Zugang haben, dürfen ohne ausdrückliche Zustimmung der ausländischen Untersuchungsbehörde nicht veröffentlicht oder Dritten zugänglich gemacht werden. Dies gilt nicht, wenn die ausländische Untersuchungsbehörde diese Berichte bereits veröffentlicht oder freigegeben hat. Eine Verpflichtung zur Veröffentlichung ausländischer Untersuchungsberichte besteht nicht. Allfällige Sicherheitsempfehlungen sind den geeigneten Stellen zur Kenntnis zu bringen.

5. Abschnitt

Einrichtung eines Verkehrssicherheitsbeirates

Verkehrssicherheitsbeirat

§ 23. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat zur sachverständigen Beratung in Fragen der Verkehrssicherheit und insbesondere zur laufenden Evaluierung und Weiterentwicklung eines Verkehrssicherheitsprogrammes für alle Verkehrsträger den Verkehrssicherheitsbeirat zu bestellen.

(2) Der Verkehrssicherheitsbeirat besteht aus:

1. 3 Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie,
2. 3 Vertretern des Bundesministeriums für Inneres,
3. 1 Vertreter des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur,
4. 1 Vertreter des Bundesministeriums für Landesverteidigung,
5. je 1 Vertreter der Ämter der Landesregierungen,
6. 1 Vertreter der Wirtschaftskammer Österreich,
7. 1 Vertreter der Bundesarbeitskammer,
8. je 1 Vertreter der Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern sowie von Vereinen zur Förderung der Verkehrssicherheit, sofern diese im Kraftfahrbeirat vertreten sind,
9. je 1 Vertreter der im Nationalrat vertretenen Klubs,
10. je 1 Vertreter von privaten und staatlichen Einrichtungen aus dem Bereich der Unfallforschung und zur Förderung der Verkehrssicherheit in den Verkehrsbereichen Straßenverkehr, Luftfahrt, Schiene, Seilbahnen und Schifffahrt. Die Anzahl der Vertreter gemäß Z 10 soll insgesamt 16 nicht überschreiten, wobei insbesondere eine ausreichende Vertretung aus dem Bereich der wissenschaftlichen Unfallforschung sowie der in den einzelnen Verkehrsbereichen tätigen Unternehmungen und Arbeitnehmer zu gewährleisten ist.

(3) Zu Mitgliedern des Verkehrssicherheitsbeirates dürfen nur EWR-Staatsbürger bestellt werden, die vertrauenswürdig und für die im Abs. 1 angeführten Aufgaben besonders geeignet sind. Die Bestellung ist auf die Dauer von fünf Jahren zu beschränken. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Die Mitglieder des Beirates und ihre Ersatzmitglieder sind mit Handschlag zu verpflichten, ihre Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben und über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit als Mitglied des Beirates bekannt gewordenen Tatsachen Verschwiegenheit zu bewahren. Diese Verschwiegenheitspflicht gilt jedoch nicht für die Berichterstattung eines öffentlich Bediensteten an seine Dienststelle. Das Amt eines Mitgliedes des Beirates ist ein unentgeltliches Ehrenamt; seine Ausübung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung für Reisekosten oder Zeitversäumnis gegenüber dem Beirat selbst.

(5) Der Vorsitzende des Verkehrssicherheitsbeirates ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Er kann einen Bediensteten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie mit seiner Vertretung als Vorsitzenden betrauen und fallweise auch Sachverständige, die nicht Mitglieder des Beirates sind, zur Mitarbeit heranziehen oder besondere Arbeitsausschüsse bilden. Er hat bei der Abstimmung über Beratungsbeschlüsse dafür zu sorgen, dass die Meinung jedes Mitgliedes, das sich nicht der Meinung der Mehrheit angeschlossen hat, in der Niederschrift über die Sitzung festgehalten wird. Die Sitzungen des Beirates sind nicht öffentlich.

(6) Der Verkehrssicherheitsbeirat hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, die der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bedarf.

6. Abschnitt

Schlussbestimmungen

Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft

§ 24. Mit diesem Bundesgesetz werden

1. die Richtlinie 94/56/EG über die Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 319 vom 12.12.1994 S. 14, und
2. die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004 S. 44, im Bereich Untersuchung von Unfällen und Störungen,

umgesetzt.

Strafbestimmung

§ 25. (1) Wer diesem Bundesgesetz oder den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt, begeht, sofern nicht eine gerichtlich strafbare Handlung vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 20.000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

(2) Die eingehobenen Straf gelder fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt.

Aufhebung von Rechtsvorschriften

§ 26. (Verfassungsbestimmung) Mit In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes wird das Bundesgesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz – FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999 aufgehoben.

Übergangsbestimmungen

§ 27. (1) Untersuchungen von Flugunfällen und schweren Störungen im Bereich Luftfahrt, die sich vor In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes ereignet haben, sind nach den bisher geltenden Vorschriften weiterzuführen und möglichst ein Jahr nach In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes abzuschließen.

(2) Dieses Bundesgesetz ist im Bereich Schifffahrt nur auf Vorfälle, die sich nach Ablauf des 31.12.2005 ereignen, anzuwenden.

Personalregelungen für Bundesbedienstete

§ 28. Beamte und Vertragsbedienstete der Zentralstelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, die ausschließlich oder überwiegend Aufgaben besorgen, die in den Aufgabenbereich der Unfalluntersuchungsstelle gemäß § 4 Abs. 2 Z 1 und 2 fallen, sind mit 1.1.2006 in die Bundesanstalt für Verkehr versetzt.

Verweisung

§ 29. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze oder Staatsverträge des Bundes verwiesen wird, sind diese, soweit nichts anderes angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 30. Soweit in diesem Bundesgesetz auf natürliche Personen bezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise. Bei der Anwendung der Bezeichnungen auf bestimmte natürliche Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Vollziehung

§ 31. Mit der Vollziehung ist, soweit nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

In-Kraft-Treten

§ 32. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1.1.2006 in Kraft.

(2) (**Verfassungsbestimmung**) § 4 Abs. 3 sowie § 26 treten mit 1.1.2006 in Kraft.

Artikel 2

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Das Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 98/2005, wird wie folgt geändert:

1. *Im § 12 Abs. 1 entfallen die Worte „und § 15 Abs. 2 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999,“.*

2. *Im § 18 und § 132 Abs. 2 entfallen jeweils die Worte „und dem § 15 Abs. 2 FIUG“.*

3. *Im § 136 Abs. 2 wird die Zitierung „§ 2 Z 1 und 3 FIUG“ durch die Zitierung „§ 2 Abs. 3 und 7 des Unfalluntersuchungsgesetzes, BGBl. I Nr. XXX“ ersetzt.*

4. *Im § 136 Abs. 3 wird die Wortfolge „Flugunfalluntersuchungsstelle (§ 4 FIUG)“ durch die Worte „Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (§ 3 des Unfalluntersuchungsgesetzes)“ ersetzt.*

5. *Im § 136 Abs. 4 und 5 wird jeweils das Wort „Flugunfalluntersuchungsstelle“ durch die Worte „Unfalluntersuchungsstelle des Bundes“ ersetzt.*

6. *§ 137 Abs. 1 lautet:*

„(1) Die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen ist gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz durchzuführen.“

7. *§ 137 Abs. 4 lautet:*

„(4) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat die näheren Vorschriften über die Zusammensetzung der Flugunfallkommission und über die Führung der Untersuchungen gemäß Abs. 2 unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung festzulegen.“

8. *Im § 137 entfällt der Abs. 7.*

9. *Im § 173 werden folgende Abs. 20 und 21 angefügt:*

„(20) § 137 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX tritt mit 1. Jänner 2006 in Kraft. § 137 Abs. 7 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2005 außer Kraft.

(21) § 12 Abs. 1, § 18, § 132 Abs. 2, § 136 Abs. 2 bis 5 und § 137 Abs. 1, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX, treten mit 2. Jänner 2006 in Kraft.“

Artikel 3

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Das Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004, wird wie folgt geändert:

1. *Nach § 19 Abs. 2 wird folgender Abs. 2a eingefügt:*

„(2a) Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen, die in der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auftreten, unverzüglich der Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. XXX) zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Eisenbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.“

2. *Im § 52 Abs. 1 wird nach dem zweiten Satz folgender Satz eingefügt:*

„§ 19 Abs. 2a gilt auch für Unfälle und Störungen, die auf Anschlussbahnen aufgetreten sind.“

3. *Dem § 135 wird folgender Abs. 6 angefügt:*

„(6) § 19 Abs. 2a und § 52 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. XXX treten mit 1.1.2006 in Kraft.“

Artikel 4

Änderung des Schifffahrtsgesetzes

Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz), BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2003, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 31 Abs. 3 wird folgender Abs. 3a eingefügt:

„(3a) Die gemäß Abs. 1 der Schifffahrtsaufsicht erstatteten Meldungen sind von dieser unverzüglich an die Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. XXX) weiterzuleiten.“

2. Dem § 149 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) § 31 Abs. 3a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. ../2004 tritt mit 1.1.2006 in Kraft.“

Artikel 5

Änderung des Seilbahngesetzes 2003

Das Bundesgesetz über Seilbahnen (Seilbahngesetz 2003 – SeilbG 2003), BGBl. I Nr. 103/2003, wird wie folgt geändert:

§ 104 lautet:

„§ 104. (1) Das Seilbahnunternehmen hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die für die Seilbahnstatistik notwendigen Angaben rechtzeitig und vollständig zu liefern.

(2) Das Seilbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen im Seilbahnbetrieb der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. XXX) unverzüglich zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Seilbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.“