

## **681 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXII. GP**

---

# **Regierungsvorlage**

**Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schiffahrtsgesetz und das Kraftfahrsgesetz 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 Schiffahrtsgesetzes
Artikel 5	Änderung des Kraftfahrsgesetzes 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 und Schifffahrt, 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) sowie der Betrieb einer Straßenbahn (§ 5 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), sofern dieser nicht auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erfolgt;
3. Schifffahrt ist der Betrieb eines Fahrzeuges im Sinne des § 2 Z 1 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. Nr. I 62/1997 auf der Donau, am Bodensee, am Neusiedlersee sowie auf Grenzstrecken sonstiger Grenzgewässer;

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 Flugeigenschaften 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 im Bereich Schifffahrt gilt jedes Ereignis, bei dem eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist und liegt auch dann vor, wenn ein unfallbeteiligtes Fahrzeug einen Schaden erlitten hat und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur erfordern würde.

(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 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,

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.

### **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.

(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. 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.

##### **Einleitung der Untersuchung**

§ 8. (1) Jede Untersuchung von Vorfällen in den Bereichen Luftfahrt, Schiene und Schifffahrt 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 Vorfalldatensatz einzutragen.

##### **Vorfallanzeige**

§ 9. Wenn keine Untersuchung gemäß § 8 eingeleitet wird, ist vom jeweiligen Fachbereich über jeden gemeldeten Vorfall in den Bereichen Luftfahrt, Schiene und Schifffahrt 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.

##### **Beziehung von Sachverständigen und Dolmetschern**

§ 10. (1) Die Unfalluntersuchungsstelle ist zur Beziehung 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) Erweist sich ein Eingriff in Rechte von Personen als erforderlich, so darf dieser Eingriff dennoch nur geschehen, soweit dieser die Verhältnismäßigkeit zum angestrebten Erfolg wahrt. Es sind in diesem Sinne jene Befugnisse von mehreren zielführenden auszuwählen, die voraussichtlich die Rechte des Betroffenen am wenigsten beeinträchtigen.

(2) Die Untersuchungsorgane sind im Sinne des Abs. 1 berechtigt, alle zur Erfüllung des Untersuchungszwecks notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Dazu gehören insbesondere folgende Befugnisse:

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, soweit dies zur Erfüllung des Untersuchungszwecks erforderlich ist;
6. Einholen von Auskünften;
7. Beschaffen von Urkunden, Dokumenten und Akten sowie Befragen von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen und anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen und Einholen schriftlicher Äußerungen.

(3) Soweit zur Erreichung des Untersuchungszweckes behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Untersuchungsleiter unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, dass hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von gerichtlichen Verfahren nicht behindert werden.

(4) (**Verfassungsbestimmung**) Ist zur Erreichung des Untersuchungszweckes eine Blutabnahme zur Bestimmung des Blutalkoholgehaltes notwendig, ist diese von einem Arzt vorzunehmen.

(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**

**§ 12.** Über Ersuchen der Untersuchungsorgane haben 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.

### **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 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 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 überschreiten darf, übermittelt werden, sind im Untersuchungsbericht zu berücksichtigen und als Anhang beizufügen.

### **Untersuchungsbericht**

§ 15. (1) Jede Untersuchung eines Vorfalls in den Bereichen Luftfahrt, Schiene und Schifffahrt 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 der wahrscheinlichen Ursachen des Vorfalls.

(3) Der endgültige Untersuchungsbericht ist in den Bereichen Luftfahrt und Schiene zu veröffentlichen; dies so rasch wie möglich und nicht später als zwölf Monate nach dem Vorfall.

(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;

zu übermitteln.

### **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.

(3) Eine Abschrift jeder Sicherheitsempfehlung ist im Bereich Luftfahrt der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, im Bereich Schiene an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln.

#### **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 erstellt einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeiten der Unfalluntersuchungsstelle im vergangenen Jahr. Der Bericht ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bis Ende Februar jedes Kalenderjahres vorzulegen.

#### **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 Fahrgutes;
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 von Vereinen von Kraftfahrzeugbesitzern sowie von Vereinen zur Förderung der Verkehrssicherheit, sofern diese im Kraftfahrbeirat vertreten sind.

(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. Durch diese Verordnung werden folgende Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:

1. 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,
2. Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 167 vom 4.7.2003 S 23 und die
3. Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004 S 44.

#### **Strafbestimmung**

§ 25. (1) Wer die Untersuchungsorgane bei der Ausübung ihres Amtes gemäß § 11 behindert oder zu behindern versucht, 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 1.1.2005 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 1.1.2005 in Kraft, sofern in den folgenden Absätzen nichts anderes bestimmt ist.

(2) (**Verfassungsbestimmung**) § 4 Abs. 3, § 11 Abs. 4 sowie § 26 treten mit 1.1.2005 in Kraft.

(3) § 8 und § 15 dieses Bundesgesetzes treten für den Bereich Schiene mit 1.1.2006 in Kraft.

## **Artikel 2**

### **Änderung des Luftfahrtgesetzes**

Das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2003, wird wie folgt geändert:

1. § 136 lautet:

„§ 136. (1) Wahrgenommene Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt sind unverzüglich der Austro Control GmbH zu melden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen, die Meldungsleger sowie die Weitergabe von Meldungen an andere Einrichtungen, die mit hoheitlichen Aufgaben im Bereich der Luftfahrt betraut sind, durch Verordnung zu bestimmen. Die Verpflichtung zur Meldung obliegt jedenfalls:

- a) den verantwortlichen Piloten
- b) den Haltern von Zivilluftfahrzeugen
- c) den Zivilflugplatzhaltern
- d) den mit der Wahrnehmung der Flugsicherung gem. § 120 beauftragten Organen
- e) den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes

2. § 137 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen beim Betrieb von zivilen Luftfahrzeugen ist gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. .../2004, durchzuführen.

3. Dem § 173 wird folgender Abs. 11 angefügt:

„(11) § 136 und § 137 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2004 treten mit 1.1.2005 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. .../2004) 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. .../2004 treten mit 1.1.2005 in Kraft.“

#### **Artikel 4**

##### **Änderung des Schiffahrtsgesetzes**

Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schiffahrtsgesetz), 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 Sicherheitsdienststelle erstatteten Meldungen sind von dieser unverzüglich an die Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. .../2004) 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 Kraftfahrzeuggesetzes 1967**

**Das Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrzeuggesetz 1967 – KFG 1967), BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004, wird wie folgt geändert**

1. In den § 20 Abs. 7, § 24 Abs. 4, § 31 Abs. 2, § 56 Abs. 1a, § 57 Abs. 2, § 58 Abs. 2b und § 131 wird jeweils die Wortfolge „Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge“ durch die Wortfolge „Bundesanstalt für Verkehr“ ersetzt.

2. In § 57a Abs. 1a wird die Wortfolge „oder der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge“ ersatzlos gestrichen.