

Vorblatt

Ausgangslage:

In Rahmen des ICAO-Audits vom 27.5. bis 5.6.2008 wurden von der ICAO (International Civil Aviation Organization) Verbesserungspotentiale im österreichischen Rechtssystem hinsichtlich der Untersuchung von Flugunfällen festgestellt. Außerdem wurde auf europäischer Ebene die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.10.2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr. L 295/35 vom 12.11.2010 (Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010) geschaffen, die an die Stelle der 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, tritt. Der vorliegende Entwurf setzt einerseits – soweit angesichts der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ein Gesetzgebungsspielraum besteht – Forderungen der ICAO um und schafft Durchführungsbestimmungen zur Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010. Die Bestimmungen über die Sicherheitsuntersuchung in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen werden, soweit erforderlich an diese Änderungen angepasst. Gleichzeitig werden die Erfahrungen, wie sie in den fünf Jahren der Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes, das mit 1.1.2006 in Kraft getreten ist, gemacht werden konnten, umgesetzt. Hier sollen insbesondere Regelungen, die sich in der Vergangenheit als unpraktikabel erwiesen haben, beseitigt und eine Vereinfachung in der Organisationsstruktur erreicht werden.

Ziel:

Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich der Luftfahrt, die einerseits den Erkenntnissen aus dem ICAO – Audit entspricht und andererseits der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 dient. Heranführung der Vorschriften im Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen an den Standard im Bereich Zivilluftfahrt. Anpassung der Bestimmungen über die multimodale Unfalluntersuchung an Erfahrungen, die in der bisherigen Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes gemacht wurden.

Inhalt:

Die Novelle sieht folgende Hauptgesichtspunkte der Änderungen vor:

- Schaffung eines eigenen Abschnittes 3 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 bei gleichzeitiger Herausnahme der Bestimmungen über die Zivilluftfahrt aus Abschnitt 2.
- Anpassung der Vorschriften im Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen an die durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 vorgenommenen Änderungen im Bereich der unabhängigen Unfalluntersuchung.
- Neuregelung der Zusammenarbeit mit Drittländern im Bereich Zivilluftfahrt, insbesondere durch Aufgabe des Gegenseitigkeitsprinzips in Übereinstimmung mit Annex 13 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949.
- Neuregelung der Zusammenarbeit mit Drittländern, wenn Staatsbürger dieser Staaten getötet oder schwer verletzt wurden und eine Flugunfalluntersuchung in Österreich stattfindet in Übereinstimmung mit Anhang 13 des Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949.
- Verfahrensrechtliche Vereinfachungen im Stellungnahmeverfahren der Sicherheitsuntersuchungsstellen.
- Vereinfachung der Organisation durch eine Reduktion auf zwei Fachbereiche und Vereinheitlichung der Bezeichnung der verbleibenden Fachbereiche als „Sicherheitsuntersuchungsstellen“ samt Wegfall der weiteren Organisationsebene „Unfalluntersuchungsstelle“.

Alternativen:

Hinsichtlich der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010, die am 2.12.2010 in Kraft getreten ist, bestehen keine Alternativen. Auch zur Sicherstellung einer Unfalluntersuchung, die dem Anhang 13 zum Abkommen über die internationale Luftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 entspricht, sind die vorgeschlagenen Änderungen unerlässlich. Ein unterschiedlicher Standard in der Sicherheitsuntersuchung und unterschiedliche Verfahren in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen gegenüber der Luftfahrt würde für die Arbeit der Sicherheitsuntersuchungsstellen sowie anderer an Untersuchungen von Vorfällen beteiligten Stellen eine unnötige Zusatzbelastung darstellen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die im Zuge des ICAO – Audits festgestellten Defizite hinsichtlich der finanziellen und personellen Ausstattung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes wurden in den Jahren 2009 und 2010 bereits durch erhöhte Mittel ausgeglichen. Durch die vorgeschlagenen Änderungen entstehen für andere Gebietskörperschaften als den Bund keine finanziellen Mehrbelastungen oder neue finanzielle Belastungen

Auswirkungen auf die Beschäftigung in Österreich:

Keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das österreichische Unfalluntersuchungsgesetz führt die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 durch und setzt 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 sowie die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 131 vom 28.05.2009 S. 114 um.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen:

Allgemeiner Teil

Im Bereich Luftfahrt hat die ICAO (International Civil Aviation Organization) mit dem 1944 unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (AIZ) bereits Grundsätze hinsichtlich der unabhängigen und ausschließlich der Verkehrssicherheit dienenden Untersuchung von Unfällen festgehalten und im Annex 13 dazu die Detailvorschriften geregelt. Österreich hat sich zur Einhaltung des AIZ verpflichtet (BGBI. Nr. 97/1949). Diese Vereinheitlichung der Unfalluntersuchung führte im Bereich der Europäischen Union durch die EU-Richtlinie 94/56/EG betreffend unabhängige Untersuchung von Unfällen und Störungen zu einer vollständigen Reorganisation der Vorgangsweise bei der unabhängigen Untersuchung von Unfällen im Bereich des Luftverkehrs. Seit Umsetzung dieser Richtlinie durch das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz wird die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen im Bereich der Zivilluftfahrt von einer ständig eingerichteten Flugunfalluntersuchungsstelle nach international anerkannten Richtlinien durchgeführt. Die völker- und europarechtlichen Standards sind beständigen Weiterentwicklungen unterworfen.

Die Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt wurde in Österreich mit dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBI. I Nr. 123/2005, umgesetzt. Die Richtlinie geht, wie auch das Unfalluntersuchungsgesetz, zutreffenderweise davon aus, dass erfahrungsgemäß häufig bereits vor Eintritt eines Unfalles eine Reihe von Störungen und Fehlern auf Sicherheitsmängel hinweisen. Die Aufgabe der Sicherheitsuntersuchung ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen sind dabei – entgegen den sicherheitsbehördlichen Ermittlungen oder Ermittlungen der Strafverfolgungsbehörden – ausschließlich mit der Aufgabe der Unfallforschung und Unfallprävention betraut. Die Ursachen von Unfällen oder Störungen sollen mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit untersucht werden. Als Ergebnis sollen Sicherheitsempfehlungen als Maßnahmen zur Verbesserung der konkreten Verkehrssicherheit erarbeitet werden.

Für den Bereich der Luftfahrt wurde die Richtlinie 94/56/EG betreffend Untersuchung von Unfällen und Störungen durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.10.2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG weiterentwickelt. Die Verordnung bedingt einerseits innerstaatlich nicht, dass das Konzept der unabhängigen Unfalluntersuchung, wie es in Österreich organisiert und durchgeführt wird, umgestaltet werden müsste, trifft jedoch hinsichtlich der Untersuchungstätigkeit neue inhaltliche Festlegungen. Die Sicherheitsuntersuchung im Bereich Zivilluftfahrt ist in einem eigenen Abschnitt 3 geregelt, der Fachbereich Zivilluftfahrt bleibt als „Sicherheitsuntersuchungsstelle Zivilluftfahrt“ weiterhin organisatorisch in der Bundesanstalt für Verkehr angesiedelt. Gleichzeitig werden die bisherigen Fachbereiche Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen in einem eigenen Abschnitt 2 geregelt und als „Sicherheitsuntersuchungsstelle Oberflächentransporte“ in der Bundesanstalt für Verkehr zusammengefasst.

Die Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen werden inhaltlich an die vorgenommenen Änderungen angepasst und deshalb die bisher als Unfalluntersuchung bezeichnete Untersuchungstätigkeit einheitlich als Sicherheitsuntersuchung bezeichnet.

In Rahmen des ICAO-Audits vom 27.5. bis 5.6.2008 wurden von der ICAO (International Civil Aviation Organisation) Verbesserungspotentiale im österreichischen Rechtssystem hinsichtlich der Untersuchung von Flugunfällen festgestellt. Der vorliegende Gesetzesentwurf dient auch der Umsetzung der Ergebnisse des ICAO-Audits, soweit diese nicht bereits durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.10.2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG umgesetzt sind und verfolgt damit das Ziel, die Verkehrssicherheit entsprechend dem geltenden internationalen Standard in der Unfallursachenerforschung sowie auf Basis der Konzepte und Strategien der EU - Verkehrssicherheitspolitik zu verbessern.

Gleichzeitig werden die Erfahrungen mit einer unabhängigen Unfalluntersuchung, wie sie in den knapp fünf Jahren der Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes, das mit 1.1.2006 in Kraft getreten ist, gemacht werden konnten, umgesetzt. Hier sollen insbesondere Regelungen, die sich in der Vergangenheit als unpraktikabel erwiesen haben, entsprechend angepasst werden. Die Novelle dient auch einer Vereinheitlichung der Bezeichnungen, um Auslegungsschwierigkeiten zu begegnen. So wird etwa die

„Unfalluntersuchungsstelle“ einheitlich als „Sicherheitsuntersuchungsstelle“ bezeichnet und „Unfälle und Störungen“ einheitlich als „Vorfälle“ bezeichnet.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Sicherheitsuntersuchungsstellen Oberflächentransporte und Zivilluftfahrt sind organisatorisch Teile der Bundesanstalt für Verkehr (eh. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge) im BMVIT und sind in Umsetzung bestehender gemeinschaftsrechtlicher Verpflichtungen im Bezug auf eine unabhängige Unfalluntersuchung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz eingerichtet.

Im Zuge des ICAO - Audits wurde die Notwendigkeit einer Verbesserung der finanziellen und personellen Ausstattung der Sicherheitsuntersuchungsstelle Zivilluftfahrt festgestellt. In den Jahren 2009 und 2010 wurden 5 zusätzliche Untersuchungsleiter aufgenommen und eine Aufstockung der Budgetmittel für den Zukauf externer Expertise in der Höhe von Euro 500.000,00 vorgenommen.

Mit dem Zukauf externer Sachverständigenleistungen im Bereich der unabhängigen Sicherheitsuntersuchung konnten bisher quantitative und qualitative Verbesserungen in der Unfalluntersuchungstätigkeit erreicht werden. Es wäre auch nicht sinnvoll und auch nicht kostengünstiger, für die Vielfalt an spezifischen Fachkompetenzen und für alle Arbeitsspitzen jeweils vollbeschäftigte Bundesbedienstete „vorzuhalten“, weshalb sich der Zukauf externer Sachverständigenleistungen bezogen auf konkrete Unfallereignisse nicht nur bewährt hat, sondern sich auch für die Zukunft empfiehlt. Die Leistungsfähigkeit dieses Bereiches kann daher nicht nur anhand der bundesbediensteten Vollbeschäftigte gemessen werden.

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf die Kompetenzen gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt, soweit diese nicht unter Artikel 11 fällt; ... Strom- und Schifffahrtspolizei, soweit sie nicht unter Artikel 11 fällt“, auf Art. 10 Abs. 1 Z 7 B-VG „Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit“ sowie auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG „Kraftfahrwesen“.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Zu Z 3 (§ 1)

Die Zielsetzungen des Gesetzes werden an die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 angepasst. Gleichzeitig wird in § 1 Abs 2 der Bezug auf Luftfahrzeuge herausgenommen, zumal dieser Aspekt von der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 geregelt wird.

Auch im Fall einer gemeinsamen Sicherheitsuntersuchung der militärischen Untersuchungskommission und der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle sind die Untersuchungsorgane bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen gebunden. Auch die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 sind sinngemäß anzuwenden. Die Amtsverschwiegenheit und insbesondere militärische Geheimnisse werden ebenfalls bei einer gemeinsamen Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchung zu wahren sein. Kommt ein gemeinsamer Bericht nicht zustande, hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle einen eigenen Bericht zu erstellen.

Zu Z 4 und 5 (§ 2, 3)

Die Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstellen in der Bundesanstalt für Verkehr bleibt im wesentlichen unverändert. Die Untergliederung in vier einzelne Fachbereiche mit jeweils einem Fachbereichsleiter hat sich in der Vergangenheit allerdings als unpraktikabel erwiesen und wird daher auf zwei Bereiche reduziert. Diese zwei Bereiche werden nun neu als „Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt“ und „Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte“ bezeichnet, wobei im Letzteren die Bereiche Schiene, Seilbahnen und Schifffahrt zusammengefasst wurden. Die Zusammenarbeit der Untersuchungsorgane mit den Strafverfolgungsbehörden wurde – jedenfalls hinsichtlich des Bereichs Zivilluftfahrt – von der ICAO als nicht dem Annex 13 entsprechend erkannt. Kritisch wurde insbesondere angemerkt, dass die Untersuchungsorgane keine volle Kontrolle über das Flugzeugwrack und die gesamten Beweismittel hatten, sondern gegenüber den Strafverfolgungsbehörden zurücktreten mussten. Im Sinne einer Vereinfachung der

Sicherheitsuntersuchung wurde zur Sicherstellung der Übereinstimmung mit dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt BGBI. Nr. 97/1949 und im Hinblick auf die Regelungen des Art 12 Abs 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 die Verpflichtung, sämtliche Untersuchungshandlungen mit den Strafverfolgungsbehörden zu koordinieren, fallen gelassen. Die Koordination zwischen der jeweiligen Sicherheitsuntersuchungsstelle und den Strafverfolgungsbehörden erfolgt durch Regelungen, die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz festzulegen sind (Art 12 Abs 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010, § 11 Abs. 6 iVm § 22 Abs. 6).

Zu Z 6 (§ 4)

Es soll betont werden, dass sämtliche Sicherheitsuntersuchungen nicht zum Ziel haben, Schuld- oder Haftungsfragen zu behandeln, sondern lediglich eine mögliche Verbesserung der Sicherheit im jeweiligen Verkehrsträger im Fokus der Sicherheitsuntersuchungen steht.

Zu Z 8 (§ 5)

Anlässlich der Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 im Jahre 2006 (BGBI. I Nr. 125/2006) wurde die Begriffsbestimmung für straßenunabhängige Straßenbahnen geändert und die Möglichkeit geschaffen, anderen Eisenbahnunternehmen Zugang zu einer Straßenbahn zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf freiwilliger Basis einzuräumen (§ 75b EisbG). Dem wird hier durch Anpassung des Begriffes „Bereich Schiene“ Rechnung getragen.

Anlässlich der Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957 im Jahre 2006 wurde weiters das Erfordernis „Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs“ durchgängig durch das Erfordernis „Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn“ ersetzt (z.B. im § 19c EisbG, der Eisenbahnunternehmen zur Meldung von Unfällen und Störungen an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes verpflichtet). § 5 Abs. 2 Z 3 wird in diesem Kontext terminologisch angepasst.

In Entsprechung des Art. 3 lit. I der Richtlinie 2004/49/EG wird eine Definition schwerer Unfälle im Bereich Schiene aufgenommen. Dieser Begriff ist nicht mit dem Begriff „signifikanter Unfall“ im Sinne des Anhangs I der Richtlinie 2009/149 vom 27. November 2009 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung gleichzusetzen, zumal letzterer Begriff in anderem Zusammenhang steht, nämlich zur Definition von gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI). Der Begriff des „schweren Unfalls“ iS des Art. 3 lit. I der Richtlinie 2004/49/EG ist gegenüber dem Begriff des „signifikanten Unfalls“ iS der Richtlinie 2009/149 enger.

Aus Gründen der Verfahrensvereinfachung werden schwere Unfälle in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen, die jedenfalls zu untersuchen sind, entsprechend den Kriterien des schweren Unfalls im Bereich Schiene definiert.

Einheitlich werden nunmehr „Unfälle und Störungen“ als „Vorfälle“ definiert.

Durch die Neufassung der Begriffsbestimmung des Untersuchungsorgans sollen nunmehr sämtliche an der Untersuchung mitwirkende Personen erfasst werden. Eine gesonderte Berücksichtigung von Sachverständigen als Untersuchungsorgane im Gesetzeswortlaut ist daher hinfällig. Durch § 5 Abs. 14 soll klargestellt werden, dass dem Untersuchungsleiter auch die Aufgabe der Gesamtaufsicht über eine Untersuchung obliegt.

Zu Z 9 (§ 6)

§ 6 stellt klar, dass nicht jede Sicherheitsuntersuchung solange andauern muss, bis die Ursache zweifelsfrei feststeht, sondern sich der Umfang der Untersuchung auch nach den zu erwartenden neuen Erkenntnissen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit abgeleitet werden können, zu orientieren hat. Die bisherige, vom Wortlaut her sehr weitgehende Ermittlungsverpflichtung wurde zu Gunsten einer praktikableren Formulierung abgeändert, die auch den Standards im Bereich Luftfahrt entspricht, sodass letztlich hinsichtlich der Untersuchungstätigkeit bei den einzelnen Verkehrsträgern nicht differenziert werden muss. Für jede Untersuchung soll nach deren Einleitung von der jeweiligen Sicherheitsuntersuchungsstelle ein Untersuchungsleiter bestimmt werden.

Zu Z 10, 11 (§ 7, § 8)

Über die Befangenheit der Untersuchungsorgane sowie über die Entbindung von Untersuchungsorganen und Mitarbeitern der Sicherheitsuntersuchungsstellen von der Verschwiegenheitspflicht entscheidet immer der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr.

Zu Z 12 (§ 9)

In allen im Abschnitt 2 erfassten Verkehrsbereichen kann – soweit nicht ohnedies zwingend erforderlich – eine Untersuchung immer dann durchgeführt werden, wenn zu erwarten ist, dass neue Erkenntnisse aus einer Untersuchung abgeleitet werden können. Der Umfang der Untersuchung ist nach § 6 Abs. 3 zu bestimmen. Hinsichtlich der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt sind diesbezüglich die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 maßgeblich.

Ist aufgrund des Unfallhergangs anzunehmen, dass keine neuen Erkenntnisse zur Vermeidung von Unfällen aus der Untersuchung eines Vorfalls abgeleitet werden können, so muss – mit Ausnahme der Fälle, in denen eine Untersuchungspflicht besteht – eine Untersuchung nicht durchgeführt werden. Für signifikante Unfälle im Sinne des Anhanges I der Richtlinie 2009/149 vom 27. November 2009 besteht keine Untersuchungspflicht. Wird eine Untersuchung zu einem Vorfall, deren Untersuchungsergebnisse nicht von besonderer Bedeutung für die Sicherheit im jeweiligen Verkehrsbereich sind, eingeleitet, sind die Bestimmungen der §§ 14 und 15 nicht anzuwenden. Diese Untersuchungen sind mit einem summarischen Bericht abzuschließen. Die Möglichkeit, Sicherheitsempfehlungen abzugeben, besteht auch in diesen Fällen.

Zu Z 14 (§ 11)

Im Rahmen des ICAO-Audits wurde kritisiert, dass Österreich keine Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass Sprachaufzeichnungen (Cockpit-Voice-Recorder) oder Abschriften solcher Aufzeichnungen, Aufzeichnungen von Flugsicherheitsstellen oder Abschriften solcher Aufzeichnungen, Aussagen, die in Auswertungen der Flugdaten-Recorder und Cockpit-Voice-Recorder getroffen werden sowie Aussagen von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen und anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen gegenüber den Untersuchungsorganen, die Kommunikation zwischen Personen, die am Betrieb eines Luftfahrzeuges beteiligt sind und medizinische oder persönliche Informationen über Personen, die an einem Vorfall beteiligt sind, entsprechend § 5.12 des Annex 13 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, BGBI. Nr. 97/1949, geschützt sind. Auch wurde hinsichtlich der Befugnisse der unabhängigen Unfalluntersuchung kritisiert, dass diese keine volle Kontrolle über Beweismittel an der Unfallstelle hat. Dieser Missstand wurde für den Bereich Luftfahrt durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 beseitigt (vgl. hierzu die Erläuterungen zum Abschnitt 3). Nun werden für den Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen entsprechend der Weiterentwicklung der Regelungen der Europäischen Union zur unabhängigen Unfalluntersuchung und im Interesse eines Gleichklangs bei den anzuwendenden Vorschriften in den einzelnen Verkehrsbereichen abgestimmte Regelungen getroffen. Vergleichbare Beweismittel für den Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen stehen erst dann für Zwecke der Strafverfolgung zur Verfügung, wenn durch die zuständige Staatsanwaltschaft entschieden wird, ob das Interesse an der Einsichtnahme in die jeweiligen Beweismittel durch die Strafverfolgungsbehörden das Interesse an der Geheimhaltung aufgrund der Bedeutung des Sachverhalts unter Berücksichtigung der damit verbundenen negativen Auswirkungen überwiegt. Die Verordnungsermächtigung hinsichtlich Gestaltung der Form von Ausweisen der Untersuchungsorgane ist nicht erforderlich. Eine Veröffentlichung von Mustern der Ausweise erfolgt durch die Bundesanstalt für Verkehr.

Zu Z 15 (§ 12 1. Satz)

Eine Mitwirkung durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ist nunmehr auch ausdrücklich im Bereich Seilbahnen zulässig.

Zu Z 17, 18 (§ 14, § 15)

Zur Klarstellung erfolgt eine begriffliche Trennung zwischen dem vorläufigen Untersuchungsbericht, der dem Stellungnahmeverfahren unterliegt, und dem endgültigen Untersuchungsbericht, der das Untersuchungsverfahren abschließt.

Zukünftig soll das Stellungnahmeverfahren im elektronischen Weg eingeleitet werden können. In der Praxis wird dies so erfolgen können, dass die Sicherheitsuntersuchungsstellen den vorläufigen Untersuchungsbericht elektronisch an die am Stellungnahmeverfahren zu beteiligenden juristischen und natürlichen Personen versendet bzw. den Untersuchungsbericht in einem geschützten Bereich auf der Homepage der Bundesanstalt für Verkehr nur den am Stellungnahmeverfahren zu beteiligenden Personen und Einrichtungen zur Verfügung stellt. Auch wird – soweit anwendbar – behördintern der elektronische Akt (ELAK) weiterhin Verwendung finden. Inhaltlich begründete Stellungnahmen werden in der Folge entweder im Untersuchungsbericht zu berücksichtigen sein oder sind dem Untersuchungsbericht lediglich anzuschließen.

Zu Z 19 (§ 16 Abs. 2)

Künftig soll das Verfahren zur Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen wegen Gefahr im Verzug entsprechend dem Verfahren über die Herausgabe von Untersuchungsberichten geregelt werden. Bei Versendung der Sicherheitsempfehlung ist ein Nachweis über den Erhalt der Sendung anzustreben. Dieser kann jedoch auch anders als mittels Zustellnachweis erlangt werden, etwa durch telefonische Nachfrage oder im Wege elektronischer Kommunikation.

Zu Z 22 (§ 20 Abs. 2 Z 4)

Hier erfolgt eine Klarstellung hinsichtlich der für die Sicherheitsuntersuchungsstellen feststellbaren möglichen Ursachen im Zusammenhang mit der Führung der Vorfallsstatistik.

Zu Z 23 (3. Abschnitt)

Im 3. Abschnitt werden die erforderlichen Durchführungsbestimmungen hinsichtlich der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 geschaffen. Die Untersuchungsstelle für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gemäß Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 bleibt in der Bundesanstalt für Verkehr als eigener Bereich „Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt“ eingerichtet. Vertreter im europäischen Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gemäß Art. 7 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ist der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt bzw. sein Stellvertreter.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit der Behörden innerhalb der Europäischen Union werden die Ansprechstellen festgelegt und Definitionen zur Durchführung der Artikel 12 und 14 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 festgelegt. Die bisherigen Regelungen hinsichtlich der internationalen Zusammenarbeit werden für die Zusammenarbeit mit Drittländern im Wesentlichen beibehalten. Nach der geltenden Rechtslage ist jedoch die Zusammenarbeit mit anderen Staaten von der Gegenseitigkeit abhängig. Dieser Passus entspricht jedoch nach den Ergebnissen des ICAO-Audits nicht den völkerrechtlichen Verpflichtungen Österreichs und wird daher gestrichen. Auch fehlen nach der geltenden Rechtslage Regelungen, wonach jeder Staat, der ein besonderes Interesse an einem Vorfall im Bundesgebiet hat, weil Staatsbürger dieses Staates getötet oder schwer verletzt wurden, einen Vertreter entsenden kann. Auch fehlt nach der bisherigen österreichischen Rechtslage eine Regelung, wonach die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt einen Beobachter oder einen Vertreter entsenden kann oder eine dafür geeignete Stelle benennen kann, wenn ein im Inland mustergeprüftes, im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenes oder von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen betriebenes Luftfahrzeug außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes in einem Vorfall verwickelt ist. Die Bestimmungen hinsichtlich der Zusammenarbeit mit Drittländern waren an diese internationale Vorgaben anzupassen.

Zu Z 25 (§ 27)

Anpassung an Erfordernisse der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010.

Zu Artikel 2

Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967

Zu § 131 Abs. 4

Der Tätigkeitsbericht umfasst die gesamten Aufgaben der Bundesanstalt für Verkehr, welche ausschließlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Verkehrsbereichen Straßenverkehr, Eisenbahn, Luftfahrt, Seilbahnen und Schifffahrt dienen. Es soll, abgestimmt auf die §§ 19 und 20 Unfalluntersuchungsgesetz sowie Art. 4 Abs. 5 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 eine einheitliche Berichterstattung über die gesamten Tätigkeiten der Bundesanstalt für Verkehr im jeweils vorangegangenen Jahr an den Nationalrat und die Öffentlichkeit bis längstens 31. Mai des Folgejahres gewährleistet werden.

Zu Artikel 3

Änderung des Schifffahrtsgesetzes

Redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 4

Änderung des Seilbahngesetzes 2003

Redaktionelle Anpassung.