

Textgegenüberstellung	
Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Unfalluntersuchungsgesetz	
Bundesgesetz über die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (Unfalluntersuchungsgesetz)	Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005)
Inhaltsverzeichnis	Inhaltsverzeichnis
1. Abschnitt	1. Abschnitt
Allgemeines	Gemeinsame Bestimmungen
§ 1 Gegenstand § 2 Begriffsbestimmungen	§ 1 Gegenstand § 2 Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstellen § 3 Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstellen § 4 Ziel einer Sicherheitsuntersuchung
2. Abschnitt	2. Abschnitt
Organisation	Bestimmungen über Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen
§ 3 Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes § 4 Organisation der Unfalluntersuchungsstelle	§ 5 Begriffsbestimmungen
3. Abschnitt	
Untersuchungsverfahren	
§ 5 Grundsätze des Untersuchungsverfahrens § 6 Befangenheit	§ 6 Grundsätze des Verfahrens einer Sicherheitsuntersuchung § 7 Befangenheit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
§ 7 Verschwiegenheitsverpflichtung	§ 8 Verschwiegenheitsverpflichtung
§ 8 Einleitung der Untersuchung	§ 9 Einleitung der Sicherheitsuntersuchung
§ 9 Vorfallanzeige	
§ 10 Beziehung von Sachverständigen und Dolmetschern	§ 10 Beziehung von Sachverständigen und Dolmetschern
§ 11 Untersuchungsbefugnisse	§ 11 Untersuchungsbefugnisse
§ 12 Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes	§ 12 Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes
§ 13 Dokumentation	§ 13 Dokumentation
§ 14 Stellungnahmeverfahren	§ 14 Stellungnahmeverfahren
§ 15 Untersuchungsbericht	§ 15 Untersuchungsbericht
§ 16 Sicherheitsempfehlung	§ 16 Sicherheitsempfehlung
§ 17 Wiederaufnahme der Untersuchung	§ 17 Wiederaufnahme der Sicherheitsuntersuchung
§ 18 Aufbewahrungspflichten	§ 18 Aufbewahrungspflichten
§ 19 Tätigkeitsbericht	§ 19 Tätigkeitsbericht
§ 20 Vorfallstatistik	§ 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

3. Abschnitt

Bestimmungen über Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt

- § 21 Durchführungsbestimmung
- § 22 Zusammenarbeit der Behörden in der Europäischen Union
- § 23 Zusammenarbeit mit Behörden in Drittländern
- § 24 Untersuchungsberichte aus Drittländern

4. Abschnitt

Einrichtung eines Verkehrssicherheitsbeirates

- § 25 Verkehrssicherheitsbeirat

5. Abschnitt

Schlussbestimmungen

- § 26 Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Union

Geltende Fassung

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

Vorgeschlagene Fassung

- § 27 Strafbestimmung
- § 28 Übergangsbestimmung
- § 29 Personalregelungen für Bundesbedienstete
- § 30 Verweisung
- § 31 Sprachliche Gleichbehandlung
- § 32 Vollziehung
- § 33 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 gewerbliech eingesetzt werden oder
2. diese Schiffe von österreichischen Behörden zugelassen oder von einem österreichischen Schifffahrtsunternehmen gewerbliech eingesetzt werden oder
3. diese Schienenfahrzeuge von österreichischen Behörden genehmigt wurden oder von einem österreichischen Eisenbahnunternehmen

1. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen, soweit sich diese Vorfälle im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben und enthält im Abschnitt 3 Regelungen zur Durchführung der 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.

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

1. diese Schiffe von österreichischen Behörden zugelassen oder von einem österreichischen Schifffahrtsunternehmen gewerbliech eingesetzt werden oder
2. diese Schienenfahrzeuge von österreichischen Behörden genehmigt wurden oder von einem österreichischen Eisenbahnunternehmen

Geltende Fassung

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.

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.

Den einzelnen Fachbereichen steht jeweils ein Fachbereichsleiter vor.

Vorgeschlagene Fassung

gewerblich eingesetzt werden

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

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

(4) Bei Vorfällen, an denen zivile und militärische Fahrzeuge beteiligt sind, ist – soweit möglich – ein gemeinsamer Unfallbericht der militärischen Untersuchungskommission und der jeweils zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle zu erstellen.

Errichtung der unabhängigen Sicherheitsuntersuchungsstellen des Bundes

§ 2. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte (Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen) und jene für den Bereich Zivilluftfahrt unterstehen als Organisationseinheiten der Bundesanstalt für Verkehr dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie sind funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der Sicherheitsuntersuchungsstellen kollidieren könnten.

Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstellen

§ 3. Der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte und jener für den Bereich Zivilluftfahrt steht jeweils ein Leiter vor. Diese werden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungsstellen gemäß § 2 sind zwei ständig eingerichtete unabhängige Untersuchungsstellen für die Sicherheit im Bereich Zivilluftfahrt einerseits sowie in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen andererseits. Sie werden mit ausreichenden Mitteln ausgestattet, sodass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen können und in der Lage sind, selbstständig eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durchzuführen oder eine Sicherheitsuntersuchung zu beaufsichtigen.

Geltende Fassung

(3) Der Leiter und die Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes sind im Rahmen ihrer Tätigkeit als Untersuchungsorgane an keine Weisungen von Organen außerhalb der Bundesanstalt für Verkehr gebunden.

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.

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. I Nr. 102/2003 auf

Vorgeschlagene Fassung

(3) Die Untersuchungsorgane und Untersuchungsleiter gemäß § 5 Abs. 13 und 14 sind bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der jeweiligen Sicherheitsuntersuchungsstelle gebunden.

Ziel einer Sicherheitsuntersuchung

§ 4. Sicherheitsuntersuchungen nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes haben als ausschließliches Ziel, die möglichen Ursachen eines Vorfalls festzustellen, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die Sicherheitsuntersuchungen von Vorfällen stellen einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in den jeweiligen Verkehrsbereichen dar. Eine Sicherheitsuntersuchung darf nicht darauf abzielen, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären.

2. Abschnitt

Bestimmungen über die Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen

Begriffsbestimmungen

§ 5. (1) Unter den Bereichen

1. 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, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie einer Untergrundbahn (§ 5 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Haupt-, Neben-, Anschluss- und Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren;
2. Schifffahrt ist der Betrieb eines Fahrzeuges im Sinne des § 2 Z 1 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr.

Geltende Fassung

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.

(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 Eisenbahnssicherheit 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.

Vorgeschlagene Fassung

111/2010 auf Wasserstraßen gemäß § 15 leg. cit;

3. Seilbahn ist der Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des § 2 Z 1, Z 2a und Z 2b ba und bb des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103/2003,

zu verstehen.

(2) 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 Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind.

(3) Als schwerer Unfall im Bereich Schiene gelten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens ein Mensch getötet oder mindestens fünf Menschen schwer verletzt werden oder bei dem Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnssicherheit oder das Sicherheitsmanagement.

(4) 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.

(5) Als schwerer Unfall in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen gilt jedes Ereignis, bei dem mindestens ein Mensch getötet oder mindestens fünf Menschen schwer verletzt wurden oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug, die Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens

Geltende Fassung

(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.

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

(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

Vorgeschlagene Fassung

zwei Millionen Euro genommen hat.

(6) Als Störung gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb des jeweiligen Verkehrsmittels zusammenhängt und das den sicheren Betrieb beeinträchtigt.

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

(8) Als Vorfälle nach diesem Bundesgesetz gelten Unfälle gemäß Abs. 2, 3 4 und 5 sowie Störungen gemäß Abs. 6 und 7.

(9) Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.

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

(11) Als schwere Verletzung gilt eine Verletzung, die eine Person bei einem Vorfall erlitten hat und die

1. einen Krankenaufenthalt 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.

(12) Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Untersuchungsverfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der möglichen Ursachen

Geltende Fassung

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.

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.

Vorgeschlagene Fassung

und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.

(13) Untersuchungsorgan ist jede Person, die an einer Sicherheitsuntersuchung mitwirkt.

(14) Untersuchungsleiter ist ein von der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte mit der Sicherheitsuntersuchung im Einzelfall beauftragte Person, der auf Grund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Aufsicht einer Sicherheitsuntersuchung übertragen wird.

Grundsätze des Verfahrens einer Sicherheitsuntersuchung

§ 6. (1) Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung des Ziels einer Sicherheitsuntersuchung einfach und zweckmäßig durchzuführen. Im Interesse der Effizienz der Sicherheitsuntersuchung und der Aussagekraft der Beweismittel ist eine Sicherheitsuntersuchung unverzüglich durchzuführen. Für jede Sicherheitsuntersuchung ist von der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte ein Untersuchungsleiter zu bestimmen. Die Sicherheitsuntersuchung am Ort des Vorfalls ist schnellstmöglich abzuschließen, damit allenfalls vom Vorfall betroffene Infrastruktur sobald wie möglich wieder instandgesetzt und für den Verkehr freigegeben werden kann.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungen dürfen nicht darauf abzielen, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären.

(3) Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung hat sich nach der Schwere des Vorfalls sowie insbesondere nach den voraussichtlich zu gewinnenden Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit im jeweiligen Verkehrsbereich zu richten.

(4) Das Untersuchungsverfahren ist nicht öffentlich.

Geltende Fassung

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, BGBI. 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.

Vorgeschlagene Fassung

Befangenheit

§ 7. (1) Untersuchungsorgane haben sich des Amtes zu enthalten und die Vertretung zu veranlassen, wenn wichtige Gründe vorliegen, welche geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen, wie insbesondere die im § 7 Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 BGBI. Nr. 51 genannten Gründe.

(2) unverändert

(3) Über die Befangenheit der für die jeweilige Sicherheitsuntersuchung zuständigen Untersuchungsorgane entscheidet der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr.

Verschwiegenheitsverpflichtung

§ 8. (1) Der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr, die Untersuchungsorgane sowie alle Mitarbeiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte sind zur Verschwiegenheit über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit im Rahmen der Sicherheitsuntersuchungen bekannt gewordenen Tatsachen verpflichtet, deren Geheimhaltung im Interesse einer Gebietskörperschaft, eines Beteiligten oder der Sicherheitsuntersuchung geboten ist.

(2) Haben Untersuchungsorgane sowie Mitarbeiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte 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. Bei der Entscheidung ist das Interesse an der Geheimhaltung gegen das Interesse an der Aussage abzuwägen, wobei der Zweck des Verfahrens zu berücksichtigen ist. Die Entbindung kann auch unter der Voraussetzung ausgesprochen werden, dass die Öffentlichkeit von dem Teil der Aussage, der den Gegenstand der Entbindung bildet, ausgeschlossen

Geltende Fassung

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.

Vorgeschlagene Fassung

wird.

Einleitung der Sicherheitsuntersuchung

§ 9. (1) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte bestimmt im Einzelfall das Untersuchungsorgan, dem die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Aufsicht einer Sicherheitsuntersuchung übertragen wird.

(2) Schwere Unfälle sind jedenfalls zu untersuchen. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt.

(3) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte kann die Sicherheitsuntersuchung eines Vorfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt einleiten, wenn Grund zu der Annahme besteht, dass eine Sicherheitsuntersuchung des Vorfalls neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt.

(4) Jeder gemeldete Vorfall ist unabhängig von der Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung in die Statistik gemäß § 20 einzutragen.

(5) Wird eine Untersuchung zu einem Vorfall eingeleitet und sind deren Untersuchungsergebnisse nicht von besonderer Bedeutung für die Sicherheit im jeweiligen Verkehrsbereich, so sind die Bestimmungen der §§ 14 und 15 nicht anzuwenden. Die Untersuchung ist mit einem summarischen Bericht abzuschließen, der jedenfalls Angaben zu Datum, Uhrzeit und Ort des Vorfalls sowie zur Art und zu den Folgen des Vorfalls in Bezug auf Personen- und Sachschäden zu enthalten hat.

(6) Werden zur Untersuchung eines Vorfalls auch Ermittlungen im Dienste der Strafjustiz geführt oder ist ein Strafverfahren anhängig, so wird die Bundesanstalt für Verkehr von diesem Umstand in Kenntnis gesetzt. In diesem Fall hat der gemäß § 9 Abs. 1 bestellte Untersuchungsleiter die

Geltende Fassung

(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.

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, BGBI. 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, BGBI. 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;

Vorgeschlagene Fassung

Rückverfolgbarkeit zu gewährleisten und Beweismaterial in Verwahrung zu halten.

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

Beziehung von Sachverständigen und Dolmetschern

§ 10. (1) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte 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, BGBI. Nr. 136. Die Gebühr ist gemäß § 38 des Gebührenanspruchsgesetzes 1975 bei der Behörde geltend zu machen. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte 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) unverändert

Untersuchungsbefugnisse

§ 11. (1) Die Untersuchungsorgane sind berechtigt, im Zuge ihrer behördlichen Ermittlungen insbesondere folgende Befugnisse wahrzunehmen, soweit dies zur Erfüllung des Zwecks einer Sicherheitsuntersuchung notwendig ist:

1. sofortiger, uneingeschränkter und ungehinderter Zugang zum Ort des Vorfalls sowie zu Fahrzeugen, deren Ladung und zu Wrackteilen;

Geltende Fassung

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 Fahrzeugs 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 Fahrzeugs 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 anzutragen, 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

Vorgeschlagene Fassung

2. sofortige Beweisaufnahme und Entnahme von Trümmern und Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
3. sofortiger Zugang zu Aufzeichnungsanlagen und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Fahrzeug sowie deren Auswertungen und ihrem Inhalt sowie sonstigen einschlägigen Aufzeichnungen und die Kontrolle darüber;
4. Anordnung einer Obduktion der Leichen der tödlich verletzten Personen und sofortiger Zugang zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen oder der Prüfungen an dabei entnommenen Proben;
5. Anordnung einer medizinischen Untersuchung von am Betrieb des Fahrzeugs beteiligten Personen oder die Durchführung von die Prüfungen der bei diesen Personen genommenen Proben und sofortiger Zugang zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen oder Prüfungen;
6. Ladung und Befragung von Zeugen sowie Aufforderung der Zeugen, Informationen oder Beweismittel, die für die Untersuchungen nach diesem Bundesgesetz von Belang sind, bereitzustellen;
7. ungehinderter Zugang zu allen sachdienlichen Informationen oder Aufzeichnungen des Eigentümers des Fahrzeugs, des Inhabers der Musterzulassung, des für die Instandhaltung zuständigen Betriebs, der Ausbildungseinrichtung, des Betreibers oder des Herstellers des Fahrzeugs sowie der für die jeweiligen Verkehrsbereiche zuständigen Behörden und Unternehmen.

Geltende Fassung

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 Beizeihen 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.

Vorgeschlagene Fassung

(2) In Rechte von Personen darf nur eingegriffen werden, soweit dies zur Durchführung von behördlichen Ermittlungen (Abs. 1) 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 ist zu prüfen, ob nicht auch mit weniger eingreifenden Maßnahmen begründete Aussicht auf den angestrebten Erfolg besteht.

(3) Bei Einholen von Auskünften sowie bei Befragungen von Beteiligten und Zeugen ist diesen Personen das Beizeihen 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 verweigern zu können. 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.

(4) Folgende von den Untersuchungsorganen erhobene Beweismittel stehen für andere Zwecke als die der unabhängigen Sicherheitsuntersuchung nicht zur Verfügung:

1. vom Untersuchungsorgan aufgenommene Aussagen von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen und anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen;
2. vom Untersuchungsorgan angefertigte Aufzeichnungen, wie insbesondere Notizen, Entwürfe und Stellungnahmen der Untersuchungsorgane sowie Aufzeichnungen jeglicher Art von Kommunikation zwischen Personen, die am Betrieb eines Fahrzeuges beteiligt sind;
3. vom Untersuchungsorgan erhobene medizinische oder persönliche Informationen über Personen, die an einem Vorfall beteiligt sind;
4. vom Untersuchungsorgan erhobene Daten aus fahrzeuggebundenen Aufzeichnungsanlagen.

Geltende Fassung

(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;

Vorgeschlagene Fassung

(5) Für Ermittlungen im Dienste der Strafjustiz hat die Staatsanwaltschaft - unbeschadet der übrigen Voraussetzungen der Strafprozessordnung, BGBl. Nr. 631/1975 im Einzelfall jeweils zu entscheiden, ob das Interesse an der Einsichtnahme in die Beweismittel gemäß Abs. 4 und deren Verwendung für Zwecke der Strafverfolgung aufgrund der Bedeutung der aufzuklärenden Tat, des Umfangs des verursachten Schadens und der Anzahl der Opfer das Interesse an der ausschließlichen Verfügbarkeit für Zwecke einer unabhängigen Sicherheitsuntersuchungstätigkeit im Sinne des § 4 dieses Bundesgesetzes überwiegt. Dabei ist auch die Auswirkung einer solchen Entscheidung auf zukünftige Sicherheitsuntersuchungen zu berücksichtigen.

(6) Das zuständige Untersuchungsorgan hat die Rückverfolgbarkeit der Untersuchungshandlungen zu gewährleisten und von ihm erhobenes Beweismaterial in Verwahrung zu halten. Kann das Beweismaterial durch die Sicherheitsuntersuchung verändert oder zerstört werden, ist die vorherige Zustimmung der zuständigen Staatsanwaltschaft, im Hauptverfahren jedoch des zuständigen Gerichts im Sinne der gemäß § 22 Abs. 6 getroffenen Festlegungen einzuholen. Geht diese Zustimmung nicht innerhalb angemessener Zeit, jedoch höchstens innerhalb von zwei Wochen nach Auftreten des Vorfalls ein, so ist der Untersuchungsleiter dennoch befugt, seine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen.

(7) Den Untersuchungsorganen der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte ist ein Ausweis auszufolgen, aus dem ihre Eigenschaft als Untersuchungsorgan hervorgeht.

Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Schifffahrtsaufsicht

§ 12. (1) Bei Vorfällen in den Bereichen Seilbahn 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. unverändert

Geltende Fassung

2. Sicherung der Stelle des Vorfalls, der Spuren des Vorfalls, des Fahrzeugs, des Wracks und seiner Teile, der Ladung und des sonstigen Inhalts des Fahrzeugs 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, BGBI. 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, BGBI. Nr. 200/1982, zuzustellen.

(2) Für den Bereich Luftfahrt ist vor Abschluss eines Untersuchungsberichtes dem Halter des Luftfahrzeuges, dem Hersteller des Luftfahrzeugs 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

Vorgeschlagene Fassung

2. unverändert

(2) unverändert

Dokumentation

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

Stellungnahmeverfahren

§ 14. (1) Mit einem vorläufigen Untersuchungsbericht ist je nach Lage des Falles allen, die zur Vermeidung künftiger ähnlich gelagerter Ereignisse beitragen können oder selbst in enger Beziehung zum Geschehen des Ereignisses 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 Schienenfahrzeuges, den Vertretern des beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb von Schienenfahrzeugen tätigen Personals, den Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge und den sonst am Betrieb der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge beteiligten Personen, Gelegenheit zu geben, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen und sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Die Gelegenheit, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen, kann auch in elektronischer Form gewährt werden.

Geltende Fassung

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.

Geltende Fassung

§ 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 äußersten 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.

Vorgeschlagene Fassung

(2) Inhaltlich begründete Stellungnahmen, die von den in Abs. 1 genannten Adressaten binnen einer bei Genehmigung des vorläufigen Untersuchungsberichtes festzusetzenden Frist, die vier Wochen nicht unterschreiten darf, übermittelt werden, sind im endgültigen Untersuchungsbericht nur insoweit zu berücksichtigen, als sie für die Analyse des untersuchten Vorfalls von Belang sind.

(3) Im Bereich Schiene ist den im Abs. 1 genannten Adressaten auf Verlangen Auskunft über den Stand der Sicherheitsuntersuchung und ihren Verlauf zu erteilen.

Vorgeschlagene Fassung

§ 15. (1) Die Sicherheitsuntersuchung eines Vorfalls ist mit einem endgültigen Untersuchungsbericht abzuschließen. Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Schwere des Vorfalls zu richten. Der Bericht verweist auf den ausschließlichen Zweck einer Sicherheitsuntersuchung gemäß § 4 und § 5 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 äußersten für den Vorfall kausalen Umstände;
4. durchgeführte Untersuchungen und deren Ergebnisse;
5. Beeinträchtigungen der Sicherheitsuntersuchung und deren Gründe;
6. die Auswertung der Ergebnisse;
7. Feststellungen zu den möglichen Ursachen des Vorfalls nach Maßgabe des § 4

(3) Der endgültige Untersuchungsbericht ist von der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte zu veröffentlichen; dies so rasch wie möglich und möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Vorfall. Kann der endgültige Untersuchungsbericht

Geltende Fassung

- (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.

Vorgeschlagene Fassung

nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, so ist jeweils jährlich ein Zwischenbericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

- (4) Je ein Exemplar des endgültigen Untersuchungsberichts ist an
1. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
 2. die Teilnehmer des Stellungnahmeverfahrens und
 3. im Bereich Schiene zusätzlich an die Eisenbahnagentur

zu übermitteln.

unverändert

unverändert

Sicherheitsempfehlung

§ 16. (1) Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte auf Grundlage von Informationen unterbreitet, die sich im Zuge der Sicherheitsuntersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte und summarischen Berichte herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen zu Fragen der Schuld oder Haftung enthalten.

(2) Eine Sicherheitsempfehlung ist von der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte unabhängig vom Stadium des Verfahrens der Sicherheitsuntersuchung herauszugeben, 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 nach Auffassung des

Geltende Fassung

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

Vorgeschlagene Fassung

Untersuchungsleiters die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können.

(3) Sicherheitsempfehlungen sind mit datiertem Schreiben zu versenden und es ist dabei soweit wie möglich sicherzustellen, dass die Adressaten nachweislich erreicht werden. Der Adressat einer Sicherheitsempfehlung hat den Empfang des Übermittlungsschreibens zu bestätigen.

(4) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte zeichnet alle von ihr herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen sowie die dazu eingegangenen Antworten in einer Datenbank auf.

Wiederaufnahme der Sicherheitsuntersuchung

§ 17. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte hat die Wiederaufnahme einer Sicherheitsuntersuchung anzuordnen, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des endgültigen Untersuchungsberichtes neu hervorgekommene Tatsachen bekannt werden, auf Grund derer ein anderes Untersuchungsergebnis zu erwarten ist.

Aufbewahrungspflichten

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

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

Tätigkeitsbericht

§ 19. Die Bundesanstalt für Verkehr hat einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeiten der Sicherheitsuntersuchungsstellen für die Bereiche Oberflächentransporte und Zivilluftfahrt des vorangegangenen Jahres zu erstellen. Der Bericht hat insbesondere auch die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen zu beinhalten. Der Bericht ist gemeinsam mit dem Tätigkeitsbericht gemäß § 131 Abs. 4 KFG

Geltende Fassung

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.

Vorgeschlagene Fassung

1967 vor dem 31. Mai jeden Jahres als Tätigkeitsbericht der Bundesanstalt für Verkehr zu veröffentlichen und dem Nationalrat zu übermitteln.“

§ 20. (1) Die Bundesanstalt für Verkehr hat eine anonymisierte Statistik über die gemeldeten Vorfälle zu führen. Die Bundesanstalt für Verkehr hat diese Statistik jährlich als Teil des Tätigkeitsberichtes gemäß § 19 dieses Bundesgesetzes zu veröffentlichen.

(2) Die Statistik hat die Anzahl der gemeldeten Vorfälle mit Angaben insbesondere zu Datum des Vorfalls, Ort des Vorfalls, Art des Vorfalls sowie die festgestellten möglichen Ursachen des Vorfalls zu enthalten.

3. Abschnitt

Bestimmungen über die Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt

Durchführungsbestimmung

§ 21. (1) Für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010.

(2) Die Untersuchungsstelle für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gemäß Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ist in der Bundesanstalt für Verkehr als eigener Bereich für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt eingerichtet.

(3) Der § 5 Abs. 13 und 14, die §§ 7, 8, 9 Abs. 1 und Abs. 3 sowie die

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

§§ 10, 11 Abs. 1 Z 4 und 5 sowie Abs. 7 und die §§ 12, 13, 17 und 18 sind sinngemäß auf Sicherheitsuntersuchungen gemäß diesem Abschnitt 3 anzuwenden.

(4) Die in Art 4 Abs. 5 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 vorgesehene Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgt im Rahmen des Tätigkeitsberichtes gemäß § 19 iVm § 20 dieses Bundesgesetzes.

(5) Zustellungen gemäß Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 erfolgen an die oberste Zivilluftfahrtbehörde des jeweils betroffenen Staates.

Zusammenarbeit der Behörden in der Europäischen Union

§ 22. (1) Ist ein Vorfall Gegenstand von strafrechtlichen Ermittlungen, so erfolgt die Mitteilung gemäß Art 12 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 durch das zuständige Organ der Strafverfolgungsbehörden an den für die Sicherheitsuntersuchung bestellten Untersuchungsleiter. Ist noch kein Untersuchungsleiter bestellt, hat die Mitteilung an die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt zu erfolgen.

(2) Justizbehörde gemäß Art 12 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ist der Bundesminister für Justiz.

(3) Im Falle einer justiziellen Untersuchung durch einen anderen Mitgliedstaat ist die Justizbehörde gemäß Art 12 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 die oberste Justizbehörde des jeweiligen Mitgliedstaates.

(4) Beamte gemäß Art 12 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 sind Bedienstete des Bundesministeriums für Justiz.

(5) Unrechtmäßiger Eingriff gemäß Art 12 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ist jedes gerichtlich strafbare Vorsatzdelikt.

(6) Die in Art 12 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 vorgesehenen Regelungen sind in einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, die im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz zu erlassen ist, festzulegen.

(7) Die zuständige Stelle gemäß Art 14 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr.

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

996/2010 vom 20.10.2010 ist die Staatsanwaltschaft.

(8) Meldungen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt gemäß Art 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 *sind bei der österreichischen Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH* als zentrale Meldestelle zu erstatten.

Zusammenarbeit mit Behörden in Drittländern

§ 23. (1) Für den Fall, dass sich im Bundesgebiet beim Betrieb eines nicht im Inland oder einem Mitgliedstaat der Europäischen Union mustergeprüften oder in das österreichische Luftfahrzeugregister oder dem Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaates der Europäischen Union eingetragenen oder nicht von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen oder nicht von einem Luftverkehrsunternehmen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union verwendeten Luftfahrzeuges ein Vorfall ereignet, hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt die Verständigung der im Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBL. Nr. 97/1949, vorgesehenen Staaten durchzuführen. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(2) Die verständigten Staaten gemäß Abs. 1 können einen Beobachter zur Sicherheitsuntersuchung entsenden, dem die in Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBL. Nr. 97/1949 vorgesehenen Rechte zustehen. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(3) Jeder Staat außerhalb der Europäischen Union, der ein besonderes Interesse an einem Vorfall im Bundesgebiet hat, weil Staatsbürger dieses Staates getötet oder schwer verletzt wurden, kann einen Vertreter entsenden, dem die in Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBL. Nr. 97/1949 vorgesehenen Rechte zustehen.

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

(4) Bei Bedarf kann die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt die zuständigen Stellen anderer Staaten außerhalb der Europäischen Union 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. Kommen Staaten gemäß Abs. 1 einem solchen Ersuchen nach, können diese einen Beobachter zur Untersuchung entsenden, dem die in Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBI. Nr. 97/1949 vorgesehenen Rechte zustehen. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(5) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt kann Staaten gemäß Abs. 1 diese Hilfe auf Ersuchen gewähren. Sie wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit kostenlos gewährt.

(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 und des der Europäischen Union nimmt im Bedarfsfall die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt 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 Sicherheitsuntersuchung wahr. § 23 Abs. 1 bis 5 sind auf diese Sicherheitsuntersuchungen sinngemäß anzuwenden. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt ist weiters in allen übrigen Fällen, in welchen sie von einer Sicherheitsuntersuchung in einem Drittland benachrichtigt wird, berechtigt, entsprechend dem Anhang

Geltende Fassung

bisher § 23
(vorbehaltlich der Bezeichnung unverändert)

Vorgeschlagene Fassung

13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBI. Nr. 97/1949 einen Beobachter oder entsprechend dem Abs. 3 einen Vertreter zu entsenden oder eine dafür geeignete Stelle zu benennen.

Untersuchungsberichte aus Drittländern

§ 24. Untersuchungsberichte aus Drittländern, 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.

4. Abschnitt**Verkehrssicherheitsbeirat**

§ 25. (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,

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

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

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

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.

Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Union**§ 26. Mit diesem Bundesgesetz werden**

1. die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit, AbI. Nr. L 164 vom 30.4.2004 S. 44, im Bereich Untersuchung von Unfällen und Störungen, und
2. 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 , AbI. Nr. L 131 vom 28.05.2009 S. 114 umgesetzt sowie
3. Vorschriften zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 erlassen.

Strafbestimmung

§ 27. (1) Wer diesem Bundesgesetz oder den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen dadurch zuwiderhandelt, dass Informationen, die nach diesen Bestimmungen geschützt sind, weitergibt, die Ermittlungen oder Handlungen der Sicherheitsuntersuchungsstellen gemäß § 2 behindert, indem ihre Untersuchungsorgane daran gehindert werden, ihren Aufgaben nachzukommen, oder indem die Bereitstellung sachdienlicher Aufzeichnungen, Materialien, Informationen und Dokumente verweigert wird oder diese zurückgehalten, verändert oder vernichtet werden, oder die zuständigen Stellen nicht über die Kenntnis vom Eintreten eines Vorfalls informiert, begeht, sofern nicht eine gerichtlich strafbare Handlung vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu Euro 20.000,00, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

Geltende Fassung

bisher § 27
(vorbehaltlich der Bezeichnung unverändert)

bisher § 28
(vorbehaltlich der Bezeichnung unverändert)

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.

bisher § 30
(vorbehaltlich der Bezeichnung unverändert)

Vorgeschlagene Fassung

Übergangsbestimmungen

§ 28. (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

§ 29. 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

§ 30. (1) 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.

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf 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.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 31. 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.

Geltende Fassung

bisher § 31
(vorbehaltlich der Bezeichnung unverändert)

bisher § 32
(vorbehaltlich der Bezeichnung unverändert)

Vorgeschlagene Fassung**Vollziehung**

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

In-Kraft-Treten

§ 33. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 2006 in Kraft.

Kraftfahrgesetz 1967**§ 131**

(4) Der Leiter hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bis längstens 15. März jedes Kalenderjahres einen ausführlichen Tätigkeitsbericht über das vergangene Jahr vorzulegen.

§ 131

(4) Die Bundesanstalt für Verkehr hat bis längstens 31. Mai jeden Jahres einen ausführlichen Tätigkeitsbericht über das vergangene Jahr zu erstellen.

Schifffahrtsgesetz**§ 31**

(3a) Die gemäß Abs. 1 der Schifffahrtsaufsicht erstatteten Meldungen sind von dieser unverzüglich an die Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) weiterzuleiten.

§ 31

(3a) Die gemäß Abs. 1 der Schifffahrtsaufsicht erstatteten Meldungen sind von dieser unverzüglich an die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte (Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) weiterzuleiten

Seilbahngesetz 2003

§ 104

(2) Das Seilbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen im Seilbahnbetrieb der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) unverzüglich zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Seilbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.

§ 104

(2) Das Seilbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen im Seilbahnbetrieb der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte (Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) unverzüglich zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Seilbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.