



Bundesanstalt für Verkehr
Trauzlgasse 1
1210 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65-0

<http://wien.arbeiterkammer.at>

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Telefon	Fax	Datum
-	UV-GSt/Ma	Sylvia Leodolter	DW 2244	DW 2105	22.6.2011

BG, mit dem das Unfalluntersuchungsgesetz,
das KraftfahrG 1967, das SeilbahnG 2003
sowie das SchifffahrtsG geändert werden

Der vorliegende Entwurf schafft eine Rechtsgrundlage für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich der Luftfahrt, die einerseits die Erkenntnisse aus dem ICAO – Audit umsetzt und andererseits der Durchführung der Verordnung (EU) Nr 996/2010 vom 20.10.2010 dient. Darüber hinaus enthält er aber auch eine Reihe von verfahrensrechtlichen Veränderungen im Zusammenhang mit der Unfalluntersuchung im Schienenbereich sowie organisatorische Anpassungen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) hat allerdings erhebliche Bedenken gegen einige Punkte bei der Untersuchung von Vorfällen im Bereich der Luftfahrt und gegen weitere im Schienenbereich, die auch den Anforderungen der europäischen Sicherheits-Richtlinie 2004/49/EG widersprechen.

Ein völliger Ausschluss der zivilen Untersuchung gemäß § 1 (3) im Falle einer militärischen Untersuchung scheint dort problematisch, wo zivile Luftfahrzeuge nur aufgrund ihrer Verwendung als Militär-Luftfahrzeuge gelten, was zB bei der Grundschulung von Militärpiloten auf Zivilflugzeugen der Fall sein könnte. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die VO (EU) Nr 996/2010 durchaus die Möglichkeit eröffnet, auch Untersuchungen von Unfällen und Störungen mit Polizei- oder Militärluftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen, die zu einem polizeilichen oder militärischen Zweck eingesetzt werden) gemäß den Bestimmungen der Verordnung abzuhandeln. Die BAK empfiehlt, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen und eine entsprechende Bestimmung in das Unfalluntersuchungsgesetz (UUG) aufzunehmen.

§ 4 legt fest, dass Sicherheitsuntersuchungen das ausschließliche Ziel haben, die möglichen Ursachen eines Vorfalles festzustellen, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Der Begriff „Vorfall“ muss allerdings noch definiert werden.

Zur Befangenheit sieht § 7 vor, dass sich Untersuchungsorgane des Amtes zu enthalten und eine Vertretung zu veranlassen haben, wenn wichtige Gründe vorliegen, ihre Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen. Über die Befangenheit entscheidet der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr (BAV). Eine Befangenheitserklärung durch das Untersuchungsorgan selbst sollte nach Meinung der BAK immer zu einer Ablösung von der Untersuchung führen. Es ist nicht ersichtlich, auf welcher Basis der – noch dazu weisungsgebundene – Leiter der BAV negativ über die Befangenheit eines – weisungsfreien – Untersuchungsorgans entscheiden sollte. Eine solche Entscheidung sollte nur bei Aufzeigen einer möglichen Befangenheit durch Dritte erfolgen und dem Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt übertragen werden.

Die Geheimhaltungsverpflichtung "im Interesse einer Gebietskörperschaft" gemäß § 8 lässt sich aus Sicht der BAK durch die Bestimmungen der VO (EU) Nr 996/2010 nicht rechtfertigen.

Die Formulierung in § 9 (1) wonach „die Sicherheitsstelle ... bestimmt“ sollte geändert werden, da eine Stelle niemanden bestimmen kann. Besser wäre die eindeutige Benennung eines entscheidungsbefugten Funktionsträgers, zB des Leiters der Sicherheitsstelle. Dies gilt analog auch für § 10.

Der vorgeschlagene § 9 (2) widerspricht aus BAK-Sicht eindeutig der EU-Sicherheitsrichtlinie. Diese gibt eine Untersuchungspflicht vor allem bei Art 19 (2) b und c klar vor. Vor allem Störungen, die systematisch sind, müssen untersucht und veröffentlicht werden. Das war bei der bisherigen Praxis schon ein Problem und wird durch die geplante Änderung noch problematischer. Daher fordert die BAK eine der Untersuchungspflicht der Richtlinie entsprechende Änderung der Bestimmung.

§ 9 (5) bedeutet eine deutliche Einschränkung der bisherigen Untersuchungsqualität und wird seitens der BAK eindeutig abgelehnt. Dass bei Untersuchungen nur mehr dann, wenn sie „von besonderer Bedeutung“ sind, was rechtlich jedenfalls nicht klar genug determiniert ist, Stellungnahmen einzuholen und Endberichte zu veröffentlichen sind, widerspricht ebenfalls der Sicherheitsrichtlinie (vgl Art 22 (3)) und ist aus BAK Sicht zu streichen.

Auch § 9 (6) widerspricht Art 21 (1) und vor allem Art 20 (3) der Sicherheitsrichtlinie und wird seitens der BAK abgelehnt. Bereits bisher wurden von der Staatsanwaltschaft im Unwissen über die rechtliche Lage Untersuchungen der VERSA zweckentfremdet. Auch die Organe der Unfalluntersuchungsstelle selbst haben sich in die verschuldensabhängige Ermittlung entgegen den rechtlichen Vorgaben eingebracht. Damit haben sie einigen Beschäftigten aus dem Eisenbahnbereich bereits schwere Nachteile in Gerichtsverfahren eingebracht. Im Gegenteil zur vorgeschlagenen Formulierung fordert die BAK, dass Strafbestimmungen gegenüber den Organen der Untersuchungsstelle, die die Unabhängigkeit der Unfalluntersuchung von der Strafjustiz gefährden und so eine verschuldensunabhängige Ermittlung erschweren. Auch die Eisenbahnagentur sollte nicht verständigt werden, sofern eine vollkommene Unabhängigkeit gewahrt sein soll.

§ 11 (2) ist dahingehend zu ändern, dass nur Rechte von natürlichen Personen geschützt werden sollen. Daher ist im ersten Satz zu ergänzen: „in Rechte von natürlichen Personen ...“ Ohne diese Änderung würde nämlich eine Beschlagnahme von unternehmensinternen Aufzeichnungen erschwert und es müsste die Unfalluntersuchungsstelle bei jeder Beschlagnahme von Aufzeichnungen den Nachweis erbringen, dass dies unbedingt nötig ist.

§ 11 (3) und § 11 (5) sind für die BAK sehr kritisch zu sehen. Würde die Unfalluntersuchungsstelle die Anforderungen der Sicherheitsrichtlinie im Hinblick auf eine tatsächliche Unabhängigkeit vom Strafverfahren einhalten (Art 20 (3)), wäre diese Bestimmung unnötig. Aus Sicht der BAK ist eine Weitergabe von Einvernahmeprotokollen der VERSA an die Staatsanwaltschaft absolut unzulässig.

Die BAK spricht sich klar dagegen aus, dass wie in § 14 (2) vorgesehen, rechtzeitig eingelangte begründete Stellungnahme nicht mehr wie bisher dem Untersuchungsbericht als Anhang beizufügen sind. Die gegenwärtige Regelung ist unbedingt beizubehalten.

Darüber hinaus regt die BAK an, die Bestimmungen über die Tätigkeit der Unfalluntersuchungsstelle, und insbesondere über die Gestaltung der Sicherheitsempfehlungen, die derzeit im § 13b Eisenbahngesetz geregelt sind, direkt in das Unfalluntersuchungsgesetz aufzunehmen.

Da die Richtlinie 2004/49/EG (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) nicht vorsieht, dass die Unfalluntersuchungsstelle in ihren Sicherheitsempfehlungen das Verhältnis von Aufwand und Nutzen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind, darzustellen hätte, sollte diese Bestimmung gestrichen werden.

Der vorgeschlagene Entwurf des § 21 enthält Durchführungsbestimmungen über die Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt, die allerdings aus Sicht der BAK in einigen Punkten mangelhaft erscheinen.

Der Gesetzesentwurf regelt nicht ausreichend, wann österreichische akkreditierte Vertreter, Sachverständige oder Berater an Sicherheitsuntersuchungen in anderen Mitgliedstaaten teilzunehmen haben (Verpflichtung!), wer über diese Teilnahme entscheidet und unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen eine solche Teilnahme erfolgt.

Dasselbe gilt analog für österreichische akkreditierte Vertreter, Sachverständige oder Berater an Sicherheitsuntersuchungen in Drittstaaten teilzunehmen haben.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass das Verweisen auf einen ICAO Annex (hier des ICAO Annex 13) bzw dessen Verbindlicherklärung nicht der verfassungsmäßig gebotenen Transformation völkerrechtlicher Normen in den nationalen Rechtsbestand entspricht. ICAO-Annex 13 ist nicht in deutscher Sprache verfügbar. Rechte und Pflichten, die aus Annex 13 in den nationalen Rechtsbestand übernommen werden sollen, sind daher nach Ansicht der BAK explizit im Gesetz auszuformulieren.

Darüber hinaus fehlt eine Zuordnung der sich aus Artikel 21 VO (EU) Nr 996/2010 ergebenden staatlichen Aufgaben: Wer ist für die Erstellung des Notfallplanes zuständig? Wer für die Überwachung der Luftfahrtunternehmen hinsichtlich der ihnen obliegenden Verpflichtungen zur Erstellung von einschlägigen Notfallplänen? Wer ist für die Betreuung der Angehörigen und Opfer zuständig?

Die Verfahrensgarantien für Beteiligte des § 11 (3) müssen im Wege des § 21 (3) auch für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt für sinngemäß anwendbar erklärt werden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Beteiligte an Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Oberflächentransporte höheren verfahrensrechtlichen Schutz genießen als Beteiligte an Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt.

Der Kreis der zur Stellungnahme Berechtigten zum Entwurf eines Untersuchungsberichtes ist in § 21 (3) auch für den Bereich der Luftfahrt auf den in § 14 für die Oberflächentransporte genannten Personenkreis auszudehnen. Einer solchen Ausdehnung stehen die Bestimmungen des Art 16 VO (EU) Nr 996/2010 nicht entgegen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum zwar Lokführer und deren Vertreter, aber nicht Piloten und deren Vertreter zur Stellungnahme berechtigt sein sollen.

In § 22 (7) wird der Bundesminister für Justiz als zuständige Stelle festgelegt. Die Unfalluntersuchung dient gem § 4 ausschließlich der Ursachenforschung und Unfallvermeidung. Sämtliche Aussagen im Rahmen einer Untersuchung werden in diesem Verständnis getätigt. Eine spätere Verwendung des Unfalluntersuchungsaktes für Justizzwecke widerspricht dem Grundsatz von § 4 UUG. Da die Beteiligten am System Zivilluftfahrt natürlich großes Interesse daran haben, dieses System sicherer zu machen, waren und sind sie bereit, in Sicherheitsfragen auch über mögliche eigene Fehler freizügig auszusagen. Diese Offenheit hat es ermöglicht, die Sicherheit des Verkehrssystems Luftfahrt auf ein hohes Niveau zu bringen und die Luftfahrt zu einem sicheren Verkehrssystem zu machen. Wenn die Beteiligten nun aber damit rechnen müssen, dass ihre Aussagen im Rahmen eines Strafverfahrens gegen sie verwendet werden können, dann ist zu befürchten, dass sie in Zukunft auf Aussagen verzichten werden. Auf diese Weise wird man

Seite 5

BUNDESARBEITSKAMMER

weder Schuldige noch Unfallursachen finden und letztere natürlich auch nicht durch verbessertes Design oder verbesserte Verfahren ausschließen können. Damit würde ein System gefährdet, das nicht nur höchst erfolgreich ist, sondern auch als Vorbild für andere Bereiche dient (wie zB die Medizin).

Die BAK spricht sich dafür aus, die Offenlegung von Unfalluntersuchungsakten für andere Zwecke weiterhin nicht zu gestatten. Dies entspricht der bisherigen Regelung in § 5 UUG, ist EU-konform und wird auch von anderen europäischen Ländern so gehandhabt.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Günther Chaloupek
IV des Direktors