



Austrian Airlines AG, Office Park 2, Postfach 100
A-1300 Wien-Flughafen

Bundesanstalt für Verkehr
zH HR Gerald Pöllmann
Trauzlgasse 1
1210 Wien

Per E-Mail an: bav@bmvit.gv.at
Ergeht cc an: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 07. Juli 2011

**Betreff: Addendum zur Stellungnahme zur Novelle des
Unfalluntersuchungsgesetzes**

Sehr geehrter Herr Hofrat!

Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 27. Juni 2011 dürfen wir mit diesem Schreiben weitere Bemerkungen zur geplanten Novelle des Unfalluntersuchungsgesetzes nachreichen:

§ 2 sowie § 21 Abs 2

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich der Zivilluftfahrt sollte nach Möglichkeit nicht in der Sektion Verkehr des BMVIT angesiedelt sein, sondern als eigene Stabsstelle direkt dem Minister unterstellt werden. Wünschenswert wäre aber im Sinne der in der Norm genannten funktionellen und organisatorischen Unabhängigkeit eine völlige Selbstständigkeit.

§ 5 Abs 13

An dieser Stelle ist die Tätigkeit des „Mitwirkens“ treffender darzustellen: So wäre aktuell auch ein Helfer, der zB bei Bauarbeiten behilflich ist oder als Kranfahrer bei einer Bergung oder Absicherung einer Unfallstelle zuarbeitet, ein Mitwirkender an der Untersuchung. Dem Gesetz entsprechend soll als Mitwirkung wohl die Tätigkeit der faktischen Suche nach der Unfallursache gemeint sein.

§ 7 Abs 3

Würde diese Bestimmung in Kraft treten, so wäre hier ein gegen die Weisungsfreiheit nach § 2 verstoßender, und sohin systemwidriger Weisungszusammenhang gegeben. Der weisungsgebundene Leiter der Bundesanstalt für Verkehr entscheidet über die Befangenheit des weisungsungebundenen Untersuchungsorgans. Richtigerweise sollte über die Befangenheit der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle

Austrian Airlines AG
Mitglied der IATA

Hauptbüro
Office Park 2
Postfach 100
1300 Wien-Flughafen
Österreich
Tel. +43 (0)5 1766-1000
www.austrian.com

Reservierung
Tel. +43 (0)5 1766-1000

Austrian Airlines AG,
registriert beim Handels-
gericht Wien unter
FN 111000k,
Gesellschaftssitz Wien,
DVR 0091740



entscheiden.

Gleichzeitig ist zu hinterfragen, warum über eine durch das Untersuchungsorgan selbst ausgesprochene Befangenheit noch eine weitere Stelle zu entscheiden hat. Abs 3 sollte vielmehr erst dann zur Anwendung kommen, wenn Gründe für eine Befangenheit über Dritte an die Sicherheitsuntersuchungsstelle herangetragen werden.

§ 8 Abs 2

Wie soeben oben zu § 7 Abs 2 ausgeführt, hat auch in dieser Norm zur Einhaltung eines systemkonformen Weisungszusammenhangs nicht der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr über die Entbindung der Verschwiegenheitsverpflichtung zu entscheiden, sondern wiederum der weisungsungebundene Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle.

§ 9 Abs 1

Das leitende Untersuchungsorgan sollte im Sinne der gewünschten Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle ähnlich einem Rotationsprinzip oder nach einer festen Geschäftsverteilung bestimmt werden. Anlehnung kann hier zB an der richterlichen Zuteilung bei Gericht oder an der staatsanwaltschaftlichen Journaldiensteinteilung genommen werden.

§ 21 Abs 1

Die vorliegende Novelle bezieht sich im §21 Abs 1 auf VO (EU) 996/2010:

VO 996/2010, Art. 14 Abs 3

Ungeachtet der Absätze 1 und 2 kann die Justizverwaltung oder die Behörde, die nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für die Entscheidung über die Offenlegung der Aufzeichnungen zuständig ist, entscheiden, dass der Nutzen einer Weitergabe der in den Absätzen 1 und 2 genannten Unterlagen für andere rechtlich zulässige Zwecke die nachteiligen inländischen und internationalen Auswirkungen überwiegt, die eine solche Offenlegung für diese oder künftige Sicherheitsuntersuchungen haben kann. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, die Fälle, in denen eine derartige Offenlegungsentscheidung getroffen werden kann, im Einklang mit den Rechtsakten der Union zu begrenzen.

Die Möglichkeit einer ungeprüften Offenlegung von sensiblen Sicherheitsinformationen für andere rechtlich zulässige Zwecke kann, da der Überbringer dieser Informationen einen wie auch immer gelagerten Nachteil aus dieser Veröffentlichung zu befürchten hat, zu einer geringeren Bereitschaft aufklärend bzw. verbessernd bei einer Untersuchung mitzuwirken führen. Die inhaltliche Qualität sowie die Quantität der dann vorgelegten Sicherheitsmeldungen werden sohin für eine korrekte Untersuchung nicht befriedigend sein. Ein solches Verhalten hätte schließlich zur Folge, dass ua. derzeit vereinbarte Zugriffe auf



Sicherheitsdatenbanken, wie das Flight Data Monitoring, wesentlich eingeschränkt werden würden.

Diese Umstände stellen aber eine Verschlechterung der Flugsicherheit dar!

Diese sensiblen Daten dürfen daher lediglich alleine für die Zwecke der Sicherheitsuntersuchung sowie der Verbesserung der Flugsicherheit Verwendung bzw. Offenlegung finden. Nur so kann auch künftig eine Verfügbarkeit dieser wertvollen Informationsquellen gewährleistet werden.

Es möge daher in den vorliegenden Entwurf eingefügt werden:

§ 21 Abs 2a:

Vor Offenlegung von Sicherheitsaufzeichnungen ist durch die Unfalluntersuchungsstelle zu prüfen, ob eine solche nicht im Widerspruch zu Regelungen über technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen oder deren nachgelagerten Rechtsvorschriften steht. Die Offenlegung wird durch die Unfalluntersuchungsstelle entschieden. Den Verfahrensbeteiligten ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Austrian Airlines AG bedankt sich für die Möglichkeit noch weitere Ideen zur gegenständlichen Gesetzesnovelle einbringen zu können und sieht diese zusätzlichen Informationen ebenfalls einer Prüfung und Diskussion unterzogen sowie anschließend im endgültigen Gesetzestext verarbeitet.

Mit freundlichen Grüßen
A U S T R I A N A I R L I N E S A G