

1930 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1048/A der Abgeordneten Rudolf Parnigoni, Mag. Helmut Kukacka und Genossen betreffend ein Bundesgesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz – FIUG) und mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Dem gegenständlichen Antrag ist folgende Begründung beigegeben:

Problem:

Die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt muß umgesetzt werden. Weiters ist einer Forderung des Verkehrsausschusses nach Änderung des Zulassungssystems für Luftfahrzeuge Rechnung zu tragen.

Lösung:

Durch die Schaffung eines Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes wird die RL 94/56/EG umgesetzt. Mit einer Novelle des Luftfahrtgesetzes dahin gehend, daß der Zulassungsschein künftig entfallen soll, wird der Forderung des Verkehrsausschusses Folge geleistet und auch eine Verwaltungsvereinfachung erreicht.

Kosten:

Im Bereich des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes würden für den Bund nur dann erhöhte Kosten entstehen, wenn sich ein Unfall eines Großflugzeuges ereignet. Für diesen Fall können jedoch im vorhinein keine budgetären Vorkehrungen getroffen werden. Durch die Änderung des Zulassungssystems entstehen für den Bund und die Länder keine Kosten.

Alternativen:

Keine.

EU-Konformität:

Durch das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz wird die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt umgesetzt. Bezüglich des Zulassungssystems gibt es keine Regelungen innerhalb der EU.

Erläuterungen

Artikel I

Allgemeiner Teil

Ziel und Zweck der Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt ist die Vereinheitlichung und Erleichterung der Flugunfalluntersuchungen und gleichzeitig auch die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen.

Wesentliches Element der Richtlinie ist die Sicherstellung eines möglichst raschen und effizienten Untersuchungsverfahrens durch eine funktionell von der Luftfahrtbehörde getrennte Untersuchungsstelle. Im Hinblick auf eine mögliche Verhütung zukünftiger Unfälle sollen die Untersuchungsergebnisse in einem zeitlich überschaubaren Zusammenhang nach Abschluß der

Untersuchung fertiggestellt und der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Je nach Art des Untersuchungsergebnisses sollen gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen helfen, künftige Unfälle oder Störungen zu vermeiden. Um eine Beeinflussung des Untersuchungsergebnisses in eine bestimmte Richtung von vornherein zu vermeiden, ist bei den Untersuchungsergebnissen und Sicherheitsempfehlungen die Frage des Verschuldens oder der Haftung außer acht zu lassen.

Das derzeit geltende nationale Luftfahrtrecht läßt Parallelen zur Richtlinie erkennen: Zweck der Unfalluntersuchung nach § 137 Abs. 1 Luftfahrtgesetz ist es, ein Gutachten über die Unfallursachen zu erstatten und Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle vorzuschlagen. Die Durchführung der Untersuchung im Einzelfall obliegt gemäß § 138 LFG einer aus Sachverständigen zusammengesetzten Flugunfalluntersuchungskommission, wobei sich die Zusammensetzung der Kommission nach Art und Ausmaß des Unfalles zu richten hat. Der maßgebliche Unterschied zwischen geltender Rechtslage und der Richtlinie besteht im Umfang der zu untersuchenden Vorfälle. Derzeit sind nur Unfälle die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen oder zur erheblichen Beschädigung des Luftfahrzeuges geführt haben, zu untersuchen. Künftighin sind neben Unfällen auch schwere Störungen (das sind Störungen, deren Umstände darauf hindeuten, daß sich beinahe ein Unfall ereignet hätte) zu untersuchen. Beispiele für schwere Störungen sind demonstrativ im Anhang zu diesem Gesetz angeführt.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied zur geltenden Rechtslage besteht darin, daß die Untersuchungsstelle funktionell von jenen nationalen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrtpersonal, die Flugverkehrskontrolle und den Flughafenbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen Parteien, deren Interessen mit der Aufgabe der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, getrennt sein muß. Mit der Einrichtung der Flugunfalluntersuchungsstelle, welche direkt dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr unterstellt ist, soll diese funktionelle Trennung erreicht werden, wobei gleichzeitig der durch Art. 20 B-VG gegebenen Verfassungsrechtslage entsprochen werden soll.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Dieser Bestimmung liegt das Territorialitätsprinzip zugrunde. Es sind alle jene Unfälle und Störungen zu untersuchen, die sich im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben, auch wenn ausländische Luftfahrzeuge betroffen sind. Abs. 2 gilt subsidiär nur dann, wenn Unfälle oder Störungen mit österreichischen Berührungspunkten nicht von einem anderen Staat untersucht werden.

Zu § 2:

Diese Begriffsbestimmungen entsprechen denen des Art. 3 der Richtlinie.

Zu § 3:

Ausschließlicher Untersuchungsgegenstand ist die Feststellung der Unfallursachen und die Verhinderung künftiger Unfälle und Störungen. An diesem Grundsatz hat sich jede Untersuchung zu orientieren. Um eine größtmögliche Objektivität der Untersuchung sicherzustellen, soll die Frage von Verschulden und Haftung ausgeklammert bleiben.

Zu § 4:

Mit der dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr direkt unterstellten Flugunfalluntersuchungsstelle sollen im Zuge einer Untersuchung allenfalls auftretende Interessenskonflikte von vornherein vermieden werden.

Mit der Weisungsfreistellung des Abs. 4 soll dem Erfordernis des Art. 6 der Richtlinie nach Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle Genüge getan werden.

Zu § 5:

Nach dem Territorialitätsprinzip sind nach Abs. 1 jeder Unfall oder schwere Störung von in- und ausländischen Luftfahrzeugen, welche sich in österreichischem Hoheitsgebiet ereignet haben, zu untersuchen.

Durch internationale Zusammenarbeit, sei es durch Untersuchung einzelner Teile oder die Übertragung einer Untersuchung als Ganzes, sollen im Interesse eines umfassenden Untersuchungsergebnisses international vorhandene Ressourcen bestmöglich genutzt werden.

Zu § 6:

Nach Art und Ausmaß des Unfalles (verletzte oder getötete Personen, Sachbeschädigungen in größerem Umfang) treffen in der Regel am Unfallort und im folgenden Verfahren verschiedene Zuständigkeiten zusammen. Die Ausübung dieser Zuständigkeiten darf nicht dazu führen, daß die Untersuchung behindert oder deren Ergebnis beeinflußt wird.

Zu § 7:

Für das Untersuchungsverfahren, welches nicht als Verwaltungsverfahren iS des AVG qualifiziert werden kann, gelten folgende wesentliche Ziele: Ermittlung und Feststellung der Unfall- oder Störungsursachen sowie allenfalls aus den Unfallursachen ableitbare Erkenntnisse für die Verbesserung der Sicherheit der Luftfahrt. Hinsichtlich des Umfangs der Untersuchung (Heranziehung der notwendigen Sachverständigen, konkrete Untersuchungshandlungen) ist vor allem zu beachten, daß ein den Untersuchungszielen entsprechendes einfaches und zweckbezogenes Untersuchungsverfahren durchgeführt wird. Der schriftliche Untersuchungsbericht ist nicht als Bescheid im verwaltungsrechtlichen Sinn, sondern als Gutachten zu qualifizieren.

Zu § 8:

Diese Bestimmung soll sicherstellen, daß die Erfordernisse des Untersuchungsverfahrens weitestgehend erfüllt und durch Berücksichtigung aller Aspekte eine möglichst breite Basis für den Untersuchungsbericht geschaffen werden kann. Die Ausübung dieser Befugnisse hat sich nach den Erfordernissen im Einzelfall zu richten und muß im Hinblick auf den Untersuchungszweck in jedem Verfahren neu definiert werden. Sie hat jedenfalls unter möglichst weitgehender Schonung der Rechte Betroffener zu erfolgen. Bei der Befragung von Zeugen sind die diesbezüglichen verwaltungsrechtlichen Verfahrensvorschriften (AVG) zu beachten.

Die Mitwirkung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, soweit notwendig, ist im Hinblick auf die Erreichung des Untersuchungszweckes unerläßlich.

Zu § 9:

Im Hinblick auf größtmögliche Objektivität des Untersuchungsergebnisses und vor allem auf allenfalls daraus resultierende Sicherheitsempfehlungen kommt dieser Bestimmung besondere Bedeutung zu. Als "wichtige Gründe" sind nicht nur die im AVG 1991 genannten Gründe anzusehen. Darüber hinaus kommen auch andere Befangenheitsgründe in Frage, wie etwa frühere Ausbildungsverhältnisse (Lehrer-Schüler-Verhältnis) oder auch sonstige berufliche Berührungspunkte (Konkurrenzsituationen).

Zu § 10:

Im Hinblick auf die bereits erwähnte Forderung nach Objektivität des Untersuchungsergebnisses soll dieses nicht einseitig ohne Beiziehung Betroffener entstehen. Das Anhörungsverfahren bedeutet keine Parteistellung der Betroffenen im Verfahren. Es soll vor allem dazu dienen, ein möglichst umfassendes Bild vom Unfallhergang, den Unfallursachen und den beteiligten Personen zu gewinnen. Es soll außerdem dazu führen, alle am Unfall maßgeblichen Aspekte zu erkennen und entsprechend zu würdigen.

Zu § 11:

Der Unfallbericht soll ein umfassendes, möglichst objektives Bild vom Unfallhergang und den Unfallursachen ergeben. Er hat sich auf die Darstellung des Unfallherganges und der Unfallursachen zu beschränken und darf keinerlei Feststellungen bezüglich des Verschuldens oder der Haftung enthalten.

Der Untersuchungsbericht in vollem Umfang soll auf jene Fälle beschränkt bleiben, deren Auswirkungen über den Einzelfall hinaus sicherheitsrelevante Bedeutung zukommt.

Der vereinfachte Untersuchungsbericht wird in den Fällen herauszugeben sein, wenn aus dem einzelnen Unfall keine sicherheitsrelevanten Auswirkungen für einen größeren Kreis ableitbar sind.

Zu § 12:

Sicherheitsempfehlungen sollen als Maßnahmen auf den Einzelfall beschränkt bleiben. Sie sollen nur dann in Betracht kommen, wenn zB technische Umstände eines Unfalles oder einer Störung darauf hindeuten, daß sich derartige Unfälle in Zukunft wiederholen könnten. Ohne weiteren Aufschub iS dieser Bestimmung verlangt, daß aus Gründen der Sicherheit eine sofortige Maßnahme zu ergreifen sein wird. In Einzelfällen erscheinen auch längerfristige Auswirkungen von Sicherheitsempfehlungen

denkbar und zwar dann, wenn mehrere Unfälle oder Störungen gleicher oder ähnlicher Ursache für einen größeren Kreis von Interesse sind.

Zu § 13:

Wenngleich keine Verpflichtung der zuständigen Stellen besteht, in ausländischen Untersuchungsberichten allenfalls enthaltene Sicherheitsempfehlungen umzusetzen, ist ihre Weitergabe im Sinne einer umfassenden Information jedenfalls zweckmäßig.

Zu § 14:

Die Tatsachen, welche zu einer allfälligen Wiederaufnahme der Untersuchung führen, sind solche, welche bei Abschluß der Untersuchung und Erstellung des ursprünglichen Untersuchungsberichtes bereits vorhanden und noch nicht bekannt waren und erst danach hervorgekommen sind.

Zu § 17:

Die Statistik soll vor allem dazu dienen, ein Gesamtbild über die Entwicklung der Sicherheit der Luftfahrt zu gewinnen. Daraus können notwendige Maßnahmen allgemeiner Art (zB Änderung technischer Vorschriften), aber auch schwerpunktmäßige Maßnahmen in kleinerem Rahmen resultieren.

Zu § 18:

Mit dieser Bestimmung soll die Flugunfalluntersuchungsstelle in die Lage versetzt werden, auf Unfälle oder Störungen rasch und effizient zu reagieren und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

Zu § 20:

Als strafbare Tatbestände iS dieser Bestimmung kommen insbesondere jene in Betracht, die dazu führen, die Durchführung der Untersuchung zu behindern, ein falsches Untersuchungsergebnis herbeizuführen oder den Untersuchungszweck auf sonstige Weise zu vereiteln.

Artikel II

Allgemeiner Teil

Im Zuge der parlamentarischen Beratungen des Verkehrsausschusses betreffend die Novelle zum Luftfahrtgesetz, BGBl. I Nr. 102/1997, wurde von den Abgeordneten beschlossen, daß das Zulassungssystem dahin gehend geändert werden soll, daß die Ausstellung eines eigenen Zulassungsscheines entfallen soll (788 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP). Dieser Forderung soll mit der nun vorliegenden Novelle, die auch Grundlage für die geplante Neuerlassung der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung (ZLLV) ist, nachgekommen werden. Daneben soll noch auf die Erlassung des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes Bezug genommen werden und sollen notwendige redaktionelle Änderungen vorgenommen werden.

Besonderer Teil

Zu Z 1 bis 4, 6 bis 10 und 15 (§§ 7 Abs. 2, 12, 13, 16 Abs. 3, 18, 19, 20 Abs. 1, 132 Abs. 1, 140b Abs. 1 Z 2):

Die in diesen Bestimmungen enthaltenen Neuerungen betreffen den vom Verkehrsausschuß geforderten Entfall des Zulassungsscheines. Es soll nun zu keiner formalen Zulassung mehr kommen, sondern das Luftfahrzeug darf im Fluge verwendet werden, wenn von der Austro Control GmbH (oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde) durch öffentliche Urkunden bestätigt worden ist, daß das Luftfahrzeug die österreichische Staatszugehörigkeit besitzt (Eintragungsschein), für die jeweilige Verwendung lufttüchtig ist (Musterzulassungsschein, Lufttüchtigkeitsszeugnis, Verwendungsbescheinigung, Nachprüfungsbescheinigung), den Lärmerfordernissen entspricht (gegebenenfalls Lärmzulässigkeitsbescheinigung) und ausreichend versichert ist. Die näheren Bestimmungen zu diesen Beurkundungen werden in der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung geregelt. Liegt eine dieser Voraussetzungen nicht mehr vor, dann darf das Luftfahrzeug nicht mehr im Fluge verwendet werden. Wird der Mangel, der zum Verlust der Verwendungsvoraussetzungen geführt hat, nicht innerhalb der Frist von einem Monat behoben, so hat dies der Halter der Austro Control GmbH oder der auf Grund einer Übertragung nach § 140b zuständigen Behörde mitzuteilen, die diesfalls mit Bescheid festzustellen haben, daß das Luftfahrzeug nicht mehr im Fluge verwendet werden darf. Gleichzeitig ist die Rückgabe der Urkunden vorzuschreiben.

Zu Z 5 (§ 16 Abs. 2 Z 3):

Diese Änderung stellt eine vom Bundesministerium für Finanzen gewünschte Anpassung an das Umsatzsteuergesetz 1994 dar.

Zu Z 11 und 12 (§§ 137 und 138):

Mit der Erlassung eines eigenen Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes wurde eine Adaptierung des bisherigen § 137 LFG dahin gehend notwendig, daß im Luftfahrtgesetz nur mehr die Untersuchung von Flugunfällen von Militärluftfahrzeugen geregelt werden soll, wobei sich inhaltlich in diesem Bereich gegenüber der bisherigen Rechtslage nichts ändert. Die Bestimmung des § 138 kann entfallen, da dies nunmehr im Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz geregelt ist.

Zu Z 13 (§ 140 Abs. 4):

Mit dieser Bestimmung soll die Möglichkeit geschaffen werden, bei jenen dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr obliegenden Verwaltungsverfahren, die eine Nutzung der personellen und technischen Ressourcen der Austro Control GmbH unabdingbar machen, die Durchführung des Ermittlungsverfahrens der Austro Control GmbH zu übertragen. Diese Abweichung von den Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 erscheint zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit bei Durchführung der oben genannten Verwaltungsverfahren als unerlässlich und somit als unbedingt erforderlich (Art. 11 Abs. 2 B-VG).

Zu Z 14 und 16 (§ 140b Abs. 1 Z 1 und 5):

Mit dieser Änderung sollen sehr wesentliche Verwaltungstätigkeiten explizit in der Aufzählung angeführt werden.

Zu Z 17 (§ 141 Abs. 1a):

Mit dieser Änderung soll – um Mißverständnissen vorzubeugen – nur klargestellt werden, daß natürlich alle Bestimmungen des § 141 sinngemäß auch auf Flughäfen, die im Rahmen einer Mitbenützungsbewilligung gemäß § 62 Abs. 1 lit. a für Zwecke der Zivilluftfahrt betrieben werden, anzuwenden sind.

Zu Z 18 (§ 149 Abs. 1 Z 2):

Die Änderung der Haftungshöchstbeträge im § 149 Abs. 1 Z 2 von 20 Millionen Schilling auf 17 Millionen Schilling soll eine Harmonisierung mit den Regelungen der Bundesrepublik Deutschland herbeiführen.

Der Verkehrsausschuß hat den erwähnten Antrag in seiner Sitzung am 14. April 1999 in Verhandlung gezogen.

Den Bericht im Ausschuß erstattete der Abgeordnete Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch**.

An der weiteren Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Mag. Thomas **Barmüller**, Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch** sowie der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Rudolf **Parnigoni**. Danach wurden die Verhandlungen über diesen Antrag vertagt.

In seiner Sitzung am 9. Juni 1999 hat der Verkehrsausschuß die vertagten Verhandlungen wieder aufgenommen und nach einer Debatte, an der sich die Abgeordneten Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch**, Franz **Lafer** und Mag. Thomas **Barmüller** sowie der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Rudolf **Parnigoni** beteiligten, den gegenständlichen Antrag unter Berücksichtigung von Abänderungsanträgen der Abgeordneten Rudolf **Parnigoni** und Mag. Helmut **Kukacka** mit Mehrheit angenommen.

Den erwähnten Abänderungsanträgen waren folgende Erläuterungen beigegeben:

Zu Art. I:**§ 2 Z 1 lit. a sublit. cc:**

Die Unfalldefinition soll auch auf Propellerstrahl erweitert werden.

§ 15 Abs. 2:

Die Art der abzuschließenden Versicherung soll spezifiziert werden (Haftpflichtversicherung).

§ 23:

Auf Grund der Verschiebung der parlamentarischen Behandlung des Entwurfes muß auch die Inkrafttretensbestimmung geändert werden.

6

1930 der Beilagen

Zu Art. II:**Z 5:**

Mit dieser Abänderung soll dem Wunsch nachgekommen werden, daß die Löschung eines Luftfahrzeuges aus dem Luftfahrzeugregister – der bisherigen Rechtslage sinngemäß entsprechend – erst dann erfolgen soll, wenn nicht innerhalb von drei Monaten nach der erfolgten Eintragung oder nach der rechtskräftigen Feststellung, daß das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf, die Beurkundungen gemäß § 12 (erneut) beantragt worden sind.

Z 8:

Diese Abänderung trägt dem Wunsch der Halter nach mehr Flexibilität Rechnung. So soll es nun auch möglich sein, für die Mängelbehebung längere Fristen als die ursprünglich vorgeschlagene Einmonatsfrist festzusetzen, wenn dies tunlicher erscheint. Auch wird nun eine nachträgliche Verlängerung der Frist möglich, ohne daß dem Halter die Entziehung der Urkunden droht.

Z 5a:

Dieser neue § 102 Abs. 4 ermöglicht – den Forderungen des Aero Clubs entsprechend – im ersten Satz bestimmte bewilligungsfreie Flüge auf Selbstkostenbasis. Der zweite Satz soll eine gewisse Evidenz über die unter Berufung auf diese Ausnahmebestimmung durchgeführten Flüge ermöglichen. Unter “Selbstkosten” sind jene Kosten zu verstehen, die für den Betrieb des Luftfahrzeuges beim jeweiligen Flug anfallen. Der Beförderer darf daher seinen Fluggästen lediglich jene (Betriebs)Kosten anteilig verrechnen, die ihm durch die Durchführung des konkreten Fluges entstehen. Einen Gewinn darf er somit keinesfalls machen.

§ 137 Abs. 2 Z 11 erster Halbsatz:

Mit dieser Abänderung soll einem Wunsch des Bundesministeriums für Landesverteidigung auf ausdrückliche Klarstellung, daß sowohl in- als auch ausländische Militärluftfahrzeuge in die Unfalluntersuchungszuständigkeit des Verteidigungsressorts fallen, Rechnung getragen werden.

Z 12:

Dieser neue § 138 entspricht einem Wunsch des Bundesministers für Landesverteidigung, der bei der Untersuchung eines Unfalles eines ausländischen Militärluftfahrzeuges im Bundesgebiet nun auch ausländische militärische Fachorgane zur Anhörung beiziehen kann.

Z 19 und 20:

Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist zur Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen des Zuwiderhandelns gegen Bescheide eine ausdrückliche gesetzliche Normierung der Strafbarkeit dieses Zuwiderhandelns notwendig. Dies soll nun mit der vorliegenden Änderung geschehen.

Die Mitwirkungsverpflichtung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes soll auf Wunsch der Länder aufgenommen werden.

Z 21:

Auf Grund der obigen Abänderungen und der Verschiebung der parlamentarischen Behandlung des Entwurfes muß auch die Inkrafttretensbestimmung geändert werden.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1999 06 09

Dipl.-Vw. Dr. Dieter Lukesch

Berichterstatter

Dr. Rudolf Parnigoni

Obmann

Bundesgesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz – FIUG) und mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Bundesgesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz – FIUG)

Anwendungsbereich

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen, die sich im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben.

(2) Dieses Bundesgesetz gilt auch für die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen, die sich außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes ereignet haben, wenn diese Luftfahrzeuge in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen sind oder in einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen gewerblich eingesetzt werden und die Untersuchung nicht von einem anderen Staat durchgeführt wird. Zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes bedeutet:

1. Unfall: ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeuges von Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei
 - a) eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist
 - aa) an Bord eines Luftfahrzeuges oder
 - bb) durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil von dem Luftfahrzeug gelöst hat, oder
 - cc) durch unmittelbare Einwirkung des Turbinen- oder Propellerstrahls eines Luftfahrzeuges,es sei denn, daß diese Verletzungen dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt worden sind oder eine andere natürliche Ursache haben oder daß es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räumen verborgen hatten, oder
 - b) das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und
 - aa) der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften dadurch beeinträchtigt worden sind und
 - bb) die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugteils erfordern würde,es sei denn, daß nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerkausfall die Beschädigung des Luftfahrzeuges begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör oder daß der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an

- Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Bepunktung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder
- c) das Luftfahrzeug vermißt wird oder völlig unzugänglich ist.
2. Störung: ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.
 3. Schwere Störung: eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, daß sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.
 4. Ursachen: Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben.
 5. Tödliche Verletzung: eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall den Tod zur Folge hat.
 6. Schwere Verletzung: eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die
 - a) einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung erfordert oder
 - b) Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder
 - c) Rißwunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen verursachen oder
 - d) Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
 - e) Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder
 - f) Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.
 7. Untersuchung: ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlußfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfaßt.
 8. Untersuchungsleiter: eine Person, der auf Grund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird.
 9. Untersuchungsorgan: eine Person, die auf Grund ihrer Qualifikation bei der Durchführung einer Untersuchung mitwirkt.
 10. Unternehmen: eine natürliche Person, eine juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht oder eine amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht.
 11. Sicherheitsempfehlung: ein Vorschlag zur Verhütung von Unfällen und Störungen, den die Untersuchungsstelle des die technische Untersuchung durchführenden Staates auf der Grundlage von Informationen unterbreitet, die sich während der Untersuchung ergeben haben.

Zweck und Gegenstand der Untersuchung

§ 3. (1) Zweck der Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Unfalles oder der schweren Störung zur Verhütung künftiger Unfälle oder schwerer Störungen.

(2) Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

(3) Unfälle und schwere Störungen beim Betrieb folgender Luftfahrzeuge sind zu untersuchen:

- a) alle Luftfahrzeuge während ihres Betriebes in einem Luftverkehrsunternehmen,
- b) Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse über 2 000 kg,
- c) Hubschrauber,
- d) Freiballone,
- e) Luftschiffe.

(4) Wenn sich der Vorfall nicht während des Betriebes in einem Luftverkehrsunternehmen ereignet hat, sind Unfälle oder schwere Störungen bei Luftfahrzeugen mit einer zulässigen Höchstabflugmasse bis 2 000 kg nur dann zu untersuchen, wenn hievon neue Erkenntnisse für die Sicherheit der Luftfahrt zu erwarten sind.

Organisation

§ 4. (1) Für die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen wird im Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr die Flugunfalluntersuchungsstelle eingerichtet.

(2) Die Flugunfalluntersuchungsstelle untersteht unmittelbar dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr. Sie hat ihre Zuständigkeiten funktionell und organisatorisch unabhängig von jenen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen für das Luftfahrtpersonal, die Flugsicherung und den Flugplatzbetrieb zuständig sind, wahrzunehmen.

(3) Der Leiter der Flugunfalluntersuchungsstelle hat für jede Untersuchung einen Untersuchungsleiter zu bestimmen.

(4) (**Verfassungsbestimmung**) Der Leiter und die Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle und die an der Untersuchung allenfalls mitwirkenden Bediensteten des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr sind im Rahmen ihrer Tätigkeit als Untersuchungsorgane an keine Weisung gebunden. Die Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle und die an der Untersuchung allenfalls mitwirkenden Bediensteten des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr sind jedoch an die Weisungen des Leiters der Flugunfalluntersuchungsstelle gebunden.

(5) Der Leiter und die übrigen Bediensteten, die in der Flugunfalluntersuchungsstelle tätig sind, dürfen neben dieser Tätigkeit keine andere entgeltliche Tätigkeit auf eigene Rechnung oder für Dritte im Bereich der Luftfahrt ausüben.

(6) Der Untersuchungsleiter kann im Einzelfall fachlich geeignete Personen für die Untersuchungen heranziehen, welche unter seiner Leitung und Fachaufsicht als Untersuchungsorgan tätig werden. Sie erhalten für ihre Tätigkeit Entschädigungen nach dem Gebührenanspruchsgesetz 1975, BGBl. Nr. 136/1975.

(7) Jeder Untersuchung kann ein rechtskundiger Bediensteter des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr beigezogen werden.

Zusammenarbeit mit anderen Staaten

§ 5. (1) Für den Fall, daß sich im Bundesgebiet beim Betrieb eines nicht im Inland hergestellten oder in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuges ein Unfall oder eine schwere Störung ereignet, hat die Flugunfalluntersuchungsstelle die Verständigung der im Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, vorgesehenen Staaten durchzuführen.

(2) Die gemäß Abs. 1 verständigten Staaten können einen Beobachter zur Untersuchung entsenden, wenn bei Untersuchungen von Unfällen und Störungen österreichischer Luftfahrzeuge in ihrem Staatsgebiet österreichische Beobachter zur Untersuchung zugelassen werden. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(3) Bei Bedarf kann die Flugunfalluntersuchungsstelle die zuständigen Stellen anderer Staaten ersuchen,

1. Anlagen, Einrichtungen und Geräte für

a) die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Untersuchung wichtigen Gegenständen,

b) die Auswertung der Aufzeichnungen der Flugschreiber,

c) die elektronische Speicherung und Auswertung von Unfalldaten,

2. Untersuchungsorgane für bestimmte Aufgaben anlässlich eines Unfalles von besonderer Bedeutung und Schwere

zur Verfügung zu stellen.

(4) Die Flugunfalluntersuchungsstelle kann anderen Staaten diese Hilfe auf Ersuchen gewähren. Sie wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit kostenlos gewährt.

(5) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann nach Anhörung des Leiters der Flugunfalluntersuchungsstelle die Untersuchung eines Unfalles oder einer schweren Störung im erforderlichen Umfang einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union übertragen, wenn dadurch die Untersuchung wesentlich beschleunigt werden kann oder im anderen Staat größere technische und personelle Kapazitäten vorhanden sind. Die Befugnisse des § 8 sind in einem solchen Fall vom Leiter der Flugunfalluntersuchungsstelle auszuüben.

(6) Bei Unfällen oder schweren Störungen beim Betrieb von im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenen oder im Rahmen eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens betriebenen Luftfahrzeugen außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes nimmt im Bedarfsfall die Flugunfalluntersuchungsstelle durch Entsendung eines Untersuchungsorganes und einer dem Ereignis

angemessenen Anzahl von Beratern, die vom Luftfahrzeughalter oder dem Luftverkehrsunternehmen zu entsenden sind, die Funktion des Beobachters in der ausländischen Untersuchung wahr.

Untersuchungsstatus

§ 6. Unbeschadet anderer Zuständigkeiten darf die Untersuchung eines Unfalles oder einer schweren Störung nicht behindert werden. Die Untersuchung durch die Flugunfalluntersuchungsstelle hat Vorrang vor allen anderen Untersuchungen durch Verwaltungsbehörden.

Untersuchungsverfahren

§ 7. (1) Das Untersuchungsverfahren erfaßt die gesamte Tätigkeit, die auf die Ermittlung der Ursachen eines Unfalles oder einer schweren Störung sowie auf die Feststellung der dafür maßgebenden Ursachen gerichtet ist. Das Verfahren endet mit der Zusammenfassung der Ergebnisse in einem Untersuchungsbericht und seiner Veröffentlichung.

(2) Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Unfalles oder der Störung sowie nach den voraussichtlichen Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit zu richten. Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung dieser Ziele einfach und zweckmäßig durchzuführen.

Untersuchungsbefugnisse

§ 8. (1) Die Untersuchungsorgane sind berechtigt, alle zur Erfüllung des Untersuchungszwecks notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Dazu zählen insbesondere:

1. ungehinderter Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung, zu seinem Wrack oder zu Teilen desselben;
2. sofortige Spurenaufnahme und dokumentierte Entnahme von Trümmern, Bauteilen und Bestandteilen der Ladung zu Untersuchungs- und Auswertungszwecken;
3. sofortiger Zugang zu Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Luftfahrzeug und bei der Flugsicherung sowie Zugang zu sonstigen Aufzeichnungen und deren Auswertungen;
4. Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Opfer (Tote, Verletzte) oder von entsprechenden Proben;
5. Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb des Luftfahrzeuges beteiligten Personen oder von entsprechenden Proben;
6. ungehinderter Zugang zu sachdienlichen Informationen durch Einsichtnahme in die entsprechenden schriftlichen Unterlagen des Eigentümers, des Halters, der Instandhaltungsbetriebe und des Herstellers des Luftfahrzeuges und seiner Teile sowie der für die Zivilluftfahrt und den Flugplatzbetrieb zuständigen Behörden und Unternehmen und gegebenenfalls die Anfertigung entsprechender Fotokopien, soweit dies zur Erfüllung des Untersuchungszwecks erforderlich ist.

(2) Soweit zur Erreichung des Untersuchungszweckes behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Untersuchungsleiter unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, daß hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von gerichtlichen Verfahren nicht behindert werden. (**Verfassungsbestimmung**) Ist zur Erreichung des Untersuchungszweckes eine Blutabnahme zur Bestimmung des Blutalkoholgehaltes notwendig, ist diese von einem Arzt vorzunehmen. Die Betroffenen haben diese Blutabnahme vornehmen zu lassen.

(3) Weiters dürfen Untersuchungsorgane, soweit dies für die Erfüllung des Untersuchungszweckes erforderlich ist, insbesondere

1. Auskünfte einholen,
2. Beteiligte, Zeugen, Sachverständige und andere für den Untersuchungszweck wichtige Personen befragen und schriftliche Äußerungen einholen,
3. Urkunden, Dokumente und Akten beiziehen und Fotokopien anfertigen.

(4) Über Ersuchen der Untersuchungsorgane haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes die erforderliche Unterstützung zu gewähren. Dazu zählen insbesondere:

1. Absperrung der Unfallstelle gegen unbefugten Zutritt Dritter,
2. Sicherung der Unfallstelle, der Unfallspuren, des Luftfahrzeuges, des Wracks und seiner Teile, der Ladung und des sonstigen Inhalts des Luftfahrzeuges bis zur Freigabe durch den Untersuchungsleiter.

Befangenheit

§ 9. (1) Die Untersuchungsorgane haben sich ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen, wenn wichtige Gründe vorliegen, welche geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen, wie insbesondere die im § 7 Abs. 1 Z 1 bis 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51, genannten Gründe.

(2) Bei Gefahr im Verzug haben, wenn eine Vertretung nicht sofort zur Verfügung steht, befangene Untersuchungsorgane unaufschiebbare Maßnahmen zu ergreifen.

(3) Über die Befangenheit des Leiters der Flugunfalluntersuchungsstelle entscheidet der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, bei allen anderen Untersuchungsorganen der Leiter der Flugunfalluntersuchungsstelle.

Anhörungsverfahren

§ 10. (1) Vor Abschluß eines Untersuchungsberichtes ist je nach Lage des Falles dem Halter des Luftfahrzeuges, dem Hersteller des Luftfahrzeuges und seiner Teile, der Flugbesatzung, der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, dem Instandhaltungsbetrieb des Luftfahrzeuges, den für die Zivilluftfahrt und den Flugplatzbetrieb zuständigen Behörden und Unternehmen sowie den Beobachtern nach § 5 Gelegenheit zu geben, sich zu den für den Unfall oder die schwere Störung maßgeblichen Tatsachen und Schlußfolgerungen schriftlich zu äußern. Zu diesem Zweck ist der Entwurf des Untersuchungsberichtes zu versenden.

(2) Begründete wesentliche Stellungnahmen sind im endgültigen Untersuchungsbericht zu berücksichtigen. Die Stellungnahmen sind dem Untersuchungsbericht als Anhang beizufügen, wenn sie nicht berücksichtigt wurden. Wenn innerhalb von längstens 60 Tagen nach Versendung des Entwurfes keine Stellungnahmen eingehen, ist der endgültige Untersuchungsbericht fertigzustellen.

(3) Eine Anhörung hat zu unterbleiben, wenn die Untersuchung mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht abgeschlossen wird.

Untersuchungsbericht

§ 11. (1) Jede Untersuchung eines Unfalles oder einer schweren Störung ist mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen. Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Unfalles oder der Störung zu richten. Der Bericht verweist auf den ausschließlichen Untersuchungszweck gemäß § 3 und enthält gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Der Bericht hat unter Wahrung der Anonymität der an dem Unfall oder an der Störung beteiligten Personen zu enthalten: Einzelheiten des Unfalles oder der Störung, Angaben über die beteiligten Luftfahrzeuge, die äußeren unfallkausalen Umstände, durchgeführte Untersuchungen und deren Ergebnisse, Beeinträchtigungen der Untersuchungen und deren Gründe, die Auswertung aller Ergebnisse und die Feststellung der Ursachen oder der wahrscheinlichen Ursachen des Unfalles oder der Störung.

(3) Der endgültige Untersuchungsbericht ist so rasch wie möglich und möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Unfall oder der Störung zu veröffentlichen. Die Fertigstellung des Berichts ist in luftfahrtüblicher Weise zu verlautbaren. Je ein Exemplar des Berichts ist an

1. die Teilnehmer des Anhörungsverfahrens (§ 10),
2. die Kommission der Europäischen Gemeinschaften,
3. die Internationale Zivilluftfahrtorganisation bei Unfällen von Luftfahrzeugen über 5 700 kg

zu übermitteln.

(4) Unfälle und schwere Störungen, deren Untersuchungsergebnisse nicht von wesentlicher Bedeutung für die Sicherheit der Luftfahrt sind, sind mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht abzuschließen.

(5) Der vereinfachte Untersuchungsbericht hat lediglich Angaben über die an dem Unfall oder der Störung beteiligten Luftfahrzeuge und den Unfallhergang zu enthalten.

Sicherheitsempfehlungen

§ 12. (1) Sicherheitsempfehlungen werden von der Flugunfalluntersuchungsstelle herausgegeben.

(2) Eine Sicherheitsempfehlung ist unabhängig vom Stadium des Untersuchungsverfahrens herauszugeben, wenn dies wegen Gefahr im Verzug zur Verhütung künftiger Unfälle oder schwerer Störungen aus gleichem oder ähnlichem Anlaß ohne weiteren Aufschub geboten ist. Sie ist an jene Stellen zu richten, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen umsetzen können.

(3) Der Inhalt einer Sicherheitsempfehlung muß in angemessenem Verhältnis zu der sie auslösenden Ursache stehen. Der Inhalt darf die geringstmöglichen Maßnahmen zur notwendigen Beseitigung der Ursache nicht überschreiten.

(4) Sicherheitsempfehlungen dürfen in keinem Fall zu einer Vermutung über die Schuld oder die Haftung für einen Unfall oder eine schwere Störung führen.

(5) Eine Abschrift jeder Sicherheitsempfehlung ist der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu übermitteln.

Ausländische Untersuchungsberichte

§ 13. Ausländische Untersuchungsberichte, Teile davon, oder Dokumente, zu denen die Untersuchungsorgane Zugang haben, dürfen ohne ausdrückliche Zustimmung der ausländischen Untersuchungsbehörde nicht veröffentlicht oder Dritten zugänglich gemacht werden. Dies gilt nicht, wenn die ausländische Untersuchungsbehörde diese Berichte bereits veröffentlicht oder freigegeben hat. Eine Verpflichtung zur Veröffentlichung ausländischer Untersuchungsberichte besteht nicht. Allfällige Sicherheitsempfehlungen sind den geeigneten Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Wiederaufnahme des Untersuchungsverfahrens

§ 14. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die Wiederaufnahme der Untersuchung anzuordnen, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Untersuchungsberichtes neue Tatsachen bekannt werden, auf Grund deren ein anderes Untersuchungsergebnis zu erwarten ist.

Kosten

§ 15. (1) Die Kosten für die Bergung des Luftfahrzeuges und der Ladung oder für die Beseitigung der Trümmer sind vom Halter des Luftfahrzeuges zu tragen. Dies gilt auch dann, wenn die Bergung zum Zweck der Untersuchung angeordnet wurde.

(2) Der Halter des Luftfahrzeuges hat eine Haftpflichtversicherung für allfällige Untersuchungskosten abzuschließen.

Aufbewahrungs- und Löschungsfristen

§ 16. (1) Die Frist für die Aufbewahrung von Untersuchungsakten beträgt bei Unfällen mit Todesopfern 30 Jahre. Alle anderen Akten sind 20 Jahre aufzubewahren.

(2) Die Fristen nach Abs. 1 beginnen mit dem Abschluß des Untersuchungsverfahrens zu laufen.

Unfallstatistik

§ 17. (1) Die Flugunfalluntersuchungsstelle hat eine anonymisierte Statistik über Flugunfälle und schwere Störungen zu führen. Die Statistik ist jährlich zu veröffentlichen.

(2) Die Statistik hat zu enthalten:

1. die beteiligten Luftfahrzeuge und deren Staatsangehörigkeitszeichen, Baumuster, Hersteller, Art der Beschädigung des Luftfahrzeuges, Drittschäden, bei der Beförderung gefährlicher Güter die Art des Gefahrgutes,
2. Anzahl der Insassen des Luftfahrzeuges,
3. Anzahl der verunglückten Insassen und die Unfallfolgen (tödliche, schwere, andere Verletzungen),
4. Datum des Unfalles, Unfallort, Hergang und Umstände des Unfalles (Betriebsphase, Art der Störung) sowie die ermittelten Unfallursachen.

Meldepflicht

§ 18. Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, der Flugunfalluntersuchungsstelle unverzüglich Flugunfälle und schwere Störungen zu melden. Im Falle eines vermißten Luftfahrzeuges ist die Flugunfalluntersuchungsstelle möglichst frühzeitig zu informieren.

Verschwiegenheitsverpflichtung

§ 19. Der Leiter und die Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle, allenfalls an der Untersuchung mitwirkende Bedienstete des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr sowie im Einzelfall mitwirkende Personen sind zur gewissenhaften und unparteiischen Erfüllung ihrer Amtspflichten sowie zur Verschwiegenheit über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit im Rahmen der

Flugunfalluntersuchung bekanntgewordenen Tatsachen verpflichtet, deren Geheimhaltung im Interesse einer Gebietskörperschaft, eines Beteiligten oder der Untersuchung geboten ist.

Strafbestimmung

§ 20. Wer diesem Bundesgesetz zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist vom Landeshauptmann mit einer Geldstrafe bis 300 000 S (21 801,85 Euro) zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu vier Wochen verhängt werden.

Übergangsbestimmung

§ 21. Untersuchungen von Flugunfällen, die sich vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes ereignet haben, sind nach den bisher geltenden Vorschriften weiterzuführen und möglichst ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes abzuschließen.

Verweisungen

§ 22. 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.

In- und Außerkrafttreten

§ 23. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit Ausnahme des § 4 Abs. 4 und des § 8 Abs. 2 zweiter Satz mit 1. Oktober 1999 in Kraft.

(2) (**Verfassungsbestimmung**) Der § 4 Abs. 4 und der § 8 Abs. 2 zweiter Satz treten mit 1. Oktober 1999 in Kraft.

Vollziehung

§ 24. Mit der Vollziehung ist, soweit nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.

Artikel II

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Das Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 147/1998, wird wie folgt geändert:

1. § 7 Abs. 2 lautet:

“(2) Erprobungsbereich ist ein allseits umgrenzter Luftraum, in dem die Verwendung im Fluge von Luftfahrzeugen, die noch nicht allen Voraussetzungen des § 12 entsprechen, zulässig ist.”

2. § 12 samt Überschrift lautet:

“Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge

§ 12. (1) Soweit in den §§ 7, 18 und 20 nichts anderes bestimmt ist, darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn von der Austro Control GmbH durch eine öffentliche Urkunde bestätigt worden ist, daß es

1. die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt,
2. für die jeweilige Verwendung lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und
3. gemäß den §§ 163 bis 165 versichert ist.

Durch Verordnung kann festgesetzt werden, daß die Bestätigung der für die jeweilige Verwendung notwendigen Lufttüchtigkeitsanforderungen von Luftfahrzeugen, die von Luftfahrtunternehmen (§ 101 Z 1) betrieben werden, vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu erfolgen hat.

(2) Für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter entfällt die Voraussetzung gemäß Abs. 1 Z 1.

(3) Die näheren Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung zu regeln. Dabei können Sonderbestimmungen für Ultraleichtflugzeuge, motorisierte Hänge- und Paragleiter, Fallschirme, Hänge- und Paragleiter festgesetzt werden, soweit dadurch nicht die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt wird.

14

1930 der Beilagen

(4) Militärluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, wenn und solange ihre Lufttüchtigkeit (§ 17) gegeben ist.”

3. § 13 samt Überschrift lautet:

“Halter eines Luftfahrzeuges

§ 13. Halter eines Zivilluftfahrzeuges ist, wer das Zivilluftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt.”

4. § 14 entfällt.

5. § 16 Abs. 3 Z 2 und 3 lauten:

“2. Innerhalb von drei Monaten nach der Eintragung nicht die Ausstellung der übrigen Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden ist, oder

3. rechtskräftig festgestellt wurde, daß das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf (§ 19) und nicht innerhalb von drei Monaten erneut die Beurkundungen gemäß § 12 beantragt worden sind.”

5a. Im Art. II wird in § 102 folgender Abs. 4 angefügt:

“(4) Flüge gegen Ersatz der Selbstkosten mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen im Flüge verwendet werden dürfen und Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern dürfen ohne die Bewilligungen gemäß den Abs. 1 und 2 durchgeführt werden. Den Fluggästen ist vom Beförderer eine Bestätigung über die Bezahlung des Entgeltes auszustellen, deren Abschnitt vom Beförderer zwei Jahre lang aufzubewahren ist.”

6. § 16 Abs. 3 Z 2 und 3 lauten:

“2. innerhalb von drei Monaten nach der Eintragung nicht alle Voraussetzungen gemäß § 12 vorliegen oder

3. rechtskräftig festgestellt wurde, daß das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf (§ 19).”

7. § 18 samt Überschrift lautet:

“Voraussetzung für die Verwendung von ausländischen Luftfahrzeugen im Fluge

§ 18. (1) Ausländisch registrierte Zivilluftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, wenn

1. die von einem anderen Staat erfolgte Bestätigung der zulässigen Verwendung im Fluge von der Austro Control GmbH durch Bescheid anerkannt worden ist (Abs. 2), oder
2. die Zulässigkeit der Verwendung im Fluge auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt. Dessen unbeschadet muß der Nachweis der den §§ 163 bis 165 entsprechenden Versicherungen erbracht werden.

(2) Ausländische Bestätigungen der zulässigen Verwendung von Zivilluftfahrzeugen im Fluge sind auf Antrag des Halters von der Austro Control GmbH durch schriftlichen Bescheid anzuerkennen, wenn

1. in dem betreffenden Staat die Vorschriften über die zulässige Verwendung eines Luftfahrzeuges im Fluge mindestens die gleichen Anforderungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit stellen wie die entsprechenden österreichischen Vorschriften,
2. der Antragsteller den §§ 163 bis 165 entsprechende Versicherungen nachweist,
3. österreichische Luftfahrzeuge (§ 15) in dem betreffenden anderen Staat unter den gleichen Voraussetzungen für eine Verwendung im Fluge zugelassen werden wie inländische.”

8. § 19 samt Überschrift lautet:

“Feststellung der mangelnden Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge und Widerruf der Anerkennungen

§ 19. (1) Werden die Voraussetzungen, die zur Ausstellung der Beurkundungen nach § 12 geführt haben, nicht mehr erfüllt, ist eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge nicht mehr zulässig. Wird der Mangel nicht innerhalb der von der Beurkundungsbehörde festgesetzten, einen Monat nicht unterschreitenden Frist behoben, hat die Austro Control GmbH oder die auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde mit Bescheid von Amts wegen festzustellen, daß das Luftfahrzeug nicht mehr verwendet werden darf. Gleichzeitig ist die Rückgabe der ausgestellten Urkunden (§ 12) vorzuschreiben.

(2) Anerkennungen ausländischer Bestätigungen der zulässigen Verwendung im Fluge sind von der Austro Control GmbH zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen des § 18 nicht mehr vorliegt oder im Zeitpunkt der Anerkennung nicht erfüllt war und dieser Mangel noch fort dauert.“

9. § 20 Abs. 1 erster Halbsatz lautet:

“(1) Zivilluftfahrzeuge, die noch nicht allen Voraussetzungen nach § 12 entsprechen, und ausländische Zivilluftfahrzeuge, bei denen nicht alle Voraussetzungen für eine zulässige Verwendung im Fluge vorliegen (§ 18),“

10. § 132 Abs. 1 lautet:

“(1) Für die vorübergehende Verwendung von Zivilluftfahrzeugen für eine Verwendung, die nicht gemäß § 12 als zulässig beurkundet worden ist, zum Beispiel für Schleppflüge oder für Flüge mit Akrobatik am Luftfahrzeug, ist die Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich.“

11. § 137 samt Überschrift lautet:

“Flugunfalluntersuchungen

§ 137. (1) Die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen ziviler Luftfahrzeuge ist gemäß dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz, BGBl. I Nr. xxx/1999, durchzuführen.

(2) Unfälle und schwere Störungen von in- und ausländischen Militärluftfahrzeugen, die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen oder zur erheblichen Beschädigung des Luftfahrzeuges geführt haben, sind unbeschadet sonstiger behördlicher Erhebungen von einer militärischen Flugunfallkommission zu untersuchen. Zweck der Untersuchung ist es, ein Gutachten über die Unfallursachen zu erstatten und Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle vorzuschlagen.

(3) Die Flugunfallkommission gemäß Abs. 2 ist vom Bundesminister für Landesverteidigung für jeden Unfall gesondert zu bestellen. Es dürfen nur Personen bestellt werden, deren Unbefangenheit außer Zweifel steht.

(4) Die Flugunfallkommission gemäß Abs. 2 setzt sich aus einem vom Bundesminister für Landesverteidigung zu bestellenden Bediensteten seines Ressorts als Leiter und einer nach Art und Ausmaß des Unfalles notwendigen Anzahl von Mitgliedern zusammen, die aus einer vom Bundesministerium für Landesverteidigung zu führenden Liste von Sachverständigen zu bestimmen sind.

(5) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in die gemäß Abs. 2 zu bildende militärische Flugunfallkommission einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Unfall eines Militärluftfahrzeuges die Interessen der Sicherheit der Luftfahrt berührt werden. Der Bundesminister für Landesverteidigung kann für die gemäß Abs. 1 durchzuführende Untersuchung einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges militärische Interessen berührt werden.

(6) Soweit zur Erreichung des Zweckes einer militärischen Flugunfalluntersuchung behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Leiter der militärischen Flugunfallkommission unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, daß hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden.

(7) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat die näheren Vorschriften über die Führung der Untersuchungen unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung festzulegen.“

12. § 138 samt Überschrift lautet:

“Zulassung ausländischer militärischer Fachorgane

§ 138. Für den Fall, daß sich im Bundesgebiet beim Betrieb eines ausländischen Militärluftfahrzeuges ein Unfall oder eine schwere Störung ereignet, kann der Bundesminister für Landesverteidigung militärische Fachorgane des betroffenen Staates zur Teilnahme an der Untersuchung der Flugunfallkommission zum Zwecke der Anhörung bestellen.“

13. Im § 140 wird folgender Abs. 4 angefügt:

“(4) Im Interesse der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit kann der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung festlegen, daß das Ermittlungsverfahren für von ihm zu erteilende Bewilligungen von der Austro Control GmbH durchzuführen ist.“

16

1930 der Beilagen

14. Im § 140b Abs. 1 Z 1 werden nach dem Wort "Ausstellung" die Worte "und Widerruf" eingefügt.

15. § 140b Abs. 1 Z 2 lautet:

"2. Stückprüfung, periodische Nachprüfung von Luftfahrzeugen; Feststellung der Lufttüchtigkeit und der unzulässigen Verwendung im Fluge für motorisierte Hänge- und Paragleiter, Hänge-, Paragleiter, Fallschirme und Ultraleichtflugzeuge,"

16. Im § 140b Abs. 1 wird nach der Z 4 ein Beistrich gesetzt und folgende Z 5 angefügt:

"5. Erteilung von Bewilligungen für bestimmte Kategorien von Zivilluftfahrerschulen"

17. Im § 141 Abs. 1a wird folgender Satz angefügt:

"Die Abs. 2 bis 6 sind sinngemäß anzuwenden."

18. Im § 149 Abs. 1 Z 2 wird die Zahl "20" durch die Zahl "17" ersetzt.

19. Im § 169 Abs. 1 wird nach der Z 3 folgende Z 3a eingefügt:

"3a. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen, oder"

20. In § 169 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

"Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben den Landeshauptmann durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu unterstützen."

21. Im § 173 werden folgende Abs. 7 bis 9 angefügt:

"(7) Die §§ 7 Abs. 2, 12 samt Überschrift, 13 samt Überschrift, 16 Abs. 2 und 3, 18 samt Überschrift, 19 samt Überschrift, 20 Abs. 1, 132 Abs. 1, 137 samt Überschrift, 138 samt Überschrift, 140 Abs. 4, 140b Abs. 1, 141 Abs. 1a, 149 Abs. 1 und 169 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1999 treten mit 1. Oktober 1999 in Kraft.

(8) § 14 tritt mit Ablauf des 30. September 1999 außer Kraft.

(9) Die gemäß der vor Ablauf des 30. September 1999 geltenden Rechtslage ausgestellten Zulassungsscheine verlieren mit Ablauf des 30. September 1999 ihre Gültigkeit und sind der Behörde, die sie ausgestellt hat, bis 30. November 1999 zurückzustellen."