

Vorblatt

Ausgangslage:

In Rahmen des ICAO-Audits vom 27.5. bis 5.6.2008 wurden von der International Civil Aviation Organization (ICAO) Verbesserungspotentiale im österreichischen Rechtssystem hinsichtlich der Untersuchung von Flugunfällen festgestellt. Außerdem wurde auf europäischer Ebene die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.10.2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr. L 295/35 vom 12.11.2010 (Verordnung (EU) Nr. 996/2010) geschaffen, die an die Stelle der Richtlinie 94/56/EG über die Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 319 vom 12.12.1994 S. 14, tritt. Der vorliegende Entwurf setzt einerseits – soweit angesichts der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ein Gesetzgebungsspielraum besteht – Forderungen der ICAO um und schafft Durchführungsbestimmungen zur Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Die Bestimmungen über die Sicherheitsuntersuchung in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen werden, soweit erforderlich an diese Weiterentwicklung im Gemeinschaftsrecht angepasst. Gleichzeitig werden die Erfahrungen, wie sie seit der Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes beginnend mit 1.1.2006 gemacht werden konnten, umgesetzt. Hier sollen insbesondere Regelungen, die sich in der Vergangenheit als unpraktikabel erwiesen haben, beseitigt und eine Vereinfachung in der Organisationsstruktur erreicht werden.

Ziel:

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

Inhalt:

Die Novelle sieht folgende Hauptgesichtspunkte der Änderungen vor:

Schaffung eines eigenen Abschnittes 3 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 bei gleichzeitiger Herausnahme der Bestimmungen über die Zivilluftfahrt aus Abschnitt 2.

Anpassung der Vorschriften im Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen an die durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vorgenommenen Änderungen im Bereich der unabhängigen Unfalluntersuchung.

Neuregelung der Zusammenarbeit mit Drittländern im Bereich Zivilluftfahrt, insbesondere durch Aufgabe des Gegenseitigkeitsprinzips in Übereinstimmung mit Annex 13 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949.

Neuregelung der Zusammenarbeit mit Drittländern, wenn Staatsbürger dieser Staaten getötet oder schwer verletzt wurden und eine Flugunfalluntersuchung in Österreich stattfindet in Übereinstimmung mit Anhang 13 des Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949.

Verfahrensrechtliche Vereinfachungen im Stellungnahmeverfahren der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes.

Vereinfachung der Organisation und Arbeitsprozesse durch Entfall der vier Fachbereiche und Vereinheitlichung der Bezeichnung als "Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes".

Alternativen:

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

Finanzielle Auswirkungen:

Die vorgeschlagenen Änderungen verursachen für andere Gebietskörperschaften als den Bund keine finanziellen Mehrbelastungen oder neue finanzielle Belastungen. Für nähere Ausführungen wird auf den Allgemeinen Teil der Erläuterungen verwiesen.

Auswirkungen auf die Beschäftigung in Österreich:

Keine

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:

Es sind im Entwurf für eine Novelle des Unfalluntersuchungsgesetzes keine neuen Informationsverpflichtungen für Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen vorgesehen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das österreichische Unfalluntersuchungsgesetz führt die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 durch und setzt die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004 S. 44, im Bereich Untersuchung von Unfällen und Störungen sowie die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 131 vom 28.05.2009 S. 114 um.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen:

Allgemeiner Teil

Im Bereich Zivilluftfahrt hat die International Civil Aviation Organization (ICAO) mit dem 1944 unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (AIZ) bereits Grundsätze hinsichtlich der unabhängigen und ausschließlich der Verkehrssicherheit dienenden Untersuchung von Unfällen festgehalten und im Annex 13 dazu die Detailvorschriften geregelt. Österreich hat sich zur Einhaltung des AIZ verpflichtet (BGBl. Nr. 97/1949). Diese Vereinheitlichung der Unfalluntersuchung führte im Bereich der Europäischen Union durch die EU-Richtlinie 94/56/EG betreffend unabhängige Untersuchung von Unfällen und Störungen zu einer vollständigen Reorganisation der Vorgangsweise bei der unabhängigen Untersuchung von Unfällen im Luftfahrtbereich. Seit Umsetzung dieser Richtlinie durch das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz im Jahr 1999 wird die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen im Bereich der Zivilluftfahrt von einer ständig eingerichteten Untersuchungsstelle nach international anerkannten Richtlinien durchgeführt. Die völker- und europarechtlichen Standards sind beständigen Weiterentwicklungen unterworfen.

Die Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt wurde in Österreich mit dem Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 und der Zivilluftfahrt-Meldeverordnung, BGBl. II Nr. 319/2007 umgesetzt. Die Richtlinie geht, wie auch die österreichischen Regelungen, richtigerweise davon aus, dass erfahrungsgemäß häufig bereits vor Eintritt eines Unfalles eine Reihe von Störungen und Fehlern auf Sicherheitsmängel hinweisen. Die Aufgabe der Sicherheitsuntersuchung ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ist dabei – anders als sicherheitsbehördliche Ermittlungen oder Ermittlungen der Strafverfolgungsbehörden – ausschließlich mit der Aufgabe der Unfallforschung und Unfallprävention betraut. Die Ursachen von Unfällen oder Störungen sollen mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit untersucht werden. Als Ergebnis sollen Sicherheitsempfehlungen als Maßnahmen zur Verbesserung der konkreten Verkehrssicherheit erarbeitet werden.

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

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

Im Rahmen des ICAO-Audits vom 27.5. bis 5.6.2008 wurden von der ICAO Verbesserungspotentiale im österreichischen Rechtssystem hinsichtlich der Untersuchung von Flugunfällen festgestellt. Der vorliegende Gesetzentwurf dient auch der Umsetzung der Ergebnisse des ICAO-Audits, soweit diese nicht bereits durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 umgesetzt sind und verfolgt damit das Ziel, die Verkehrssicherheit entsprechend dem geltenden internationalen Standard in der Unfallursachenerforschung sowie auf Basis der Konzepte und Strategien der EU - Verkehrssicherheitspolitik zu verbessern.

Gleichzeitig werden die Erfahrungen mit einer unabhängigen Untersuchung von Vorfällen, wie sie in den knapp sechs Jahren der Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes, das mit 1.1.2006 in Kraft getreten ist, gemacht werden konnten, umgesetzt. Hier sollen insbesondere Regelungen, die sich in der Vergangenheit als unpraktikabel erwiesen haben, entsprechend angepasst werden. Die Novelle dient auch einer Vereinheitlichung der Bezeichnungen, um Auslegungsschwierigkeiten zu begegnen. So wird etwa die „Unfalluntersuchungsstelle“ einheitlich als „Sicherheitsuntersuchungsstelle“ bezeichnet und „Unfälle und Störungen“ einheitlich als „Vorfälle“ bezeichnet.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ist organisatorisch in die Bundesanstalt für Verkehr (ehemalige Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge) im BMVIT eingegliedert und ist in Umsetzung bestehender gemeinschaftsrechtlicher Verpflichtungen in Bezug auf eine unabhängige Sicherheitsuntersuchung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz eingerichtet.

Der finanzielle Aufwand für diese Organisationseinheit ist im Budget der Bundesanstalt für Verkehr veranschlagt. Der Gesamtaufwand hängt von der Anzahl der Unfallereignisse und insbesondere auch vom notwendigen Umfang der Untersuchungsverfahren ab, was sich naturgemäß nicht vorhersehen und im Voraus auch nicht genau beziffern lässt.

Für andere Gebietskörperschaften als den Bund ergeben sich keine neuen oder zusätzlichen finanziellen Belastungen.

Im Bereich des BMVIT ist mit einem etwa gleichbleibenden Aufwand wie bisher zu rechnen, sofern keine Untersuchungen von Großereignissen finanziert werden müssen.

Im Bereich der unabhängigen Sicherheitsuntersuchung in der Bundesanstalt für Verkehr sind zum Zeitpunkt der Erstellung der gegenständlichen Vorlage 15 Bundesbedienstete beschäftigt. Für zusätzlich erforderliche Expertise aufgrund von Arbeitsspitzen oder fehlenden Spezialkenntnissen werden externe Sachverständigenleistungen zugekauft.

Die Erfahrungswerte der letzten Jahre zeigen, dass ohne Großereignisse mit jährlichen Kosten in der Höhe von insgesamt ca. Euro 1 400 000 zu rechnen ist, wobei auf Personalkosten rund Euro 560 000 und auf Betriebskosten ca. Euro 840 000 entfallen.

Da die unabhängigen Sicherheitsuntersuchungen gemäß internationaler Vereinbarung nach dem AIZ und gemeinschaftsrechtlicher Verpflichtungen so wie bisher getrennt von allfälligen justiziellen Verfahren zu führen sind und auch geführt werden, ergeben sich durch die Regelungen im vorliegenden Entwurf keine Änderungen, zumal sich an der Aufgabenstellung der Justiz zur Untersuchung von Unfallereignissen nichts ändert und es schon bisher eine schriftliche Festlegung in einem BMJ-Erlass über die Vorgangsweise bei der Untersuchung von Unfallereignissen, welche auch für die Justizseite von Relevanz sind, gegeben hat. Für diesen Bereich werden, so auch laut Stellungnahme des BMJ keine nennenswerten zusätzlichen Aufwendungen erwartet. Erfahrungsgemäß wird die Notwendigkeit für eine Entscheidung der Staatsanwaltschaft gemäß § 11 Abs. 4 des Entwurfes pro Jahr durchschnittlich 1 - 2 mal anfallen.

Im Zuge des ICAO-Audits im Jahr 2008 wurde die Notwendigkeit einer Verbesserung der finanziellen und personellen Ausstattung der Sicherheitsuntersuchungsstelle Zivilluftfahrt festgestellt.

In den Jahren 2009 und 2010 wurden 5 zusätzliche Untersuchungsleiter aufgenommen und eine Aufstockung der Budgetmittel für den Zukauf externer Expertise in der Höhe von Euro 500 000 vorgenommen.

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

Bezüglich möglicher Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen wäre festzuhalten, dass keine neuen derartigen Kosten entstehen. Allenfalls erforderliche Bestimmungen zur Durchführung von aufgrund der Art. 20 (Passagierlisten, Unterrichtung von Angehörigen) und Art. 21 Abs. 1, 2, 3 und 6 (Notfallplan, Ansprech- und Auskunftsperson für Opfer und Angehörige) der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 notwendigen Maßnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Entwurfes für eine Novelle des Unfalluntersuchungsgesetzes.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil**Zu Z 4 (§ 1)**

In § 1 Abs 2 wird der Bezug auf Luftfahrzeuge herausgenommen, zumal dieser Aspekt von der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 geregelt wird.

Auch im Fall einer gemeinsamen Sicherheitsuntersuchung der militärischen Untersuchungskommission und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes sind die Untersuchungsbeauftragten bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen gebunden. Die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 *sind sinngemäß anzuwenden. Die Amtsverschwiegenheit und insbesondere militärische Geheimnisse werden ebenfalls bei einer gemeinsamen Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchung zu wahren sein. In Hinblick auf die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes erscheint es verfehlt, einen gemeinsamen Bericht „zwingend“ vorzugeben. Kommt ein gemeinsamer Bericht aufgrund unterschiedlicher Bewertungen der Befunde und Beweismittel oder unterschiedlicher Schlussfolgerungen zu den Untersuchungsergebnissen nicht zustande, hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes einen eigenen Bericht zu erstellen. Hinsichtlich der Wahrung militärischer Interessen bei einem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges einerseits und der Wahrung der Interessen der Sicherheit der Zivilluftfahrt allgemein bei einem Unfall eines Militärluftfahrzeuges andererseits wären die Bestimmungen des § 137 Luftfahrtgesetz, und jene der dazu gemäß § 137 Abs. 4 Luftfahrtgesetz ergangenen Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung (BGBl. II, Nr.368/2001) zu beachten.*

Zu Z 5, 6 und 7 (§ 2, 3)

Die Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes in der Bundesanstalt für Verkehr bleibt mit eigenen Bereichen für die Verkehrsträger Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt im Wesentlichen unverändert. Die Untergliederung in vier einzelne Fachbereiche mit vier Fachbereichsleitern hat sich in der Vergangenheit allerdings als unpraktikabel erwiesen und wird daher aufgegeben. Die innerorganisatorische Ausgestaltung im Detail wird in der Geschäftseinteilung und Geschäftsordnung der Bundesanstalt für Verkehr festgelegt. Die Zusammenarbeit der Untersuchungsbeauftragten mit den Strafverfolgungsbehörden wurde – jedenfalls hinsichtlich des Bereichs Zivilluftfahrt – von der ICAO als nicht dem Annex 13 entsprechend erkannt. Kritisch wurde insbesondere angemerkt, dass die Untersuchungsbeauftragten keine volle Kontrolle über das Flugzeugwrack und die gesamten Beweismittel hatten, sondern gegenüber den Strafverfolgungsbehörden zurücktreten müssten. Im Sinne einer Vereinfachung der Sicherheitsuntersuchung wurde zur Sicherstellung der Übereinstimmung mit dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt BGBl. Nr. 97/1949 und im Hinblick auf die Regelungen des Art. 12 Abs 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 die Verpflichtung, sämtliche Untersuchungshandlungen mit den Strafverfolgungsbehörden zu koordinieren, fallen gelassen.

Zu Z 8 (§ 4)

Es soll klargestellt werden, dass sämtliche Sicherheitsuntersuchungen nicht zum Ziel haben, Schuld- oder Haftungsfragen zu behandeln, sondern dass ausschließlich eine mögliche Verbesserung der Sicherheit im jeweiligen Verkehrsträger die alleinige Aufgabenstellung jeder Sicherheitsuntersuchung ist.

Zu Z 10 (§ 5)

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

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

In Entsprechung des Art. 3 lit. 1 der Richtlinie 2004/49/EG wird eine Definition schwerer Unfälle im Bereich Schiene aufgenommen.

Mit Ausnahme für den Bereich Schifffahrt werden nunmehr „Unfälle und Störungen“ als „Vorfälle“ definiert. Für den Bereich der Zivilluftfahrt erfolgt eine Definition des Begriffes „Vorfall“ in § 21 Abs. 4.

Durch die Neufassung der Begriffsbestimmung für einen Untersuchungsbeauftragten sollen nunmehr die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle direkt zur Durchführung der Untersuchung selbst eingesetzten Personen erfasst werden. Im Bereich der unabhängigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes sind nicht nur Beamte und Vertragsbedienstete des BMVIT beschäftigt. Für zusätzlich erforderliche Expertise etwa aufgrund von Arbeitsspitzen oder fehlenden Spezialkenntnissen werden auch Leistungen von anderen Personen als Bundesbediensteten zugekauft.

Zwecks Erstellung von spezifischen Detailbefunden können auch Personen und Einrichtungen gemäß § 10 Abs. 1 und 2, wie zum Beispiel Ärzte in den Fällen des § 11 Abs. 1 Z 4 und 5 oder Dolmetscher beigezogen werden.

Zu Z 11 (§ 6)

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

Zu Z 12, 13 (§ 7, § 8)

Über die Befangenheit der Untersuchungsbeauftragten – sofern sich diese nicht selbst für befangen erklären – sowie über die Entbindung von Untersuchungsbeauftragten und anderen Mitarbeitern der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes von der Verschwiegenheitspflicht entscheidet immer der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. Neu eingefügt wurde das Antragsrecht auf Ablehnung eines Untersuchungsbeauftragten.

Zu Z 14 (§ 9)

Für jede Untersuchung soll von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ein verantwortlicher Untersuchungsbeauftragter bestimmt werden. Die Geschäftsordnung und die Geschäftseinteilung der Bundesanstalt für Verkehr enthalten dazu in Verbindung mit einem Bereitschaftsplan weiterführende Regelungen. In allen im Abschnitt 2 erfassten Verkehrsbereichen kann – soweit nicht ohnedies zwingend erforderlich – eine Untersuchung immer dann durchgeführt werden, wenn zu erwarten ist, dass neue Erkenntnisse aus einer Untersuchung abgeleitet werden können. Dies wird etwa bei systematischen Unfällen und Störungen der Fall sein. Der Umfang der Untersuchung ist nach § 6 Abs. 2 zu bestimmen. Hinsichtlich des Bereiches Zivilluftfahrt werden die Bestimmungen des Abs. 1, Abs. 2 zweiter Satz und Abs. 3 für sinngemäß anwendbar erklärt und sind diesbezüglich die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 maßgeblich.

Zu Z 16 (§ 11)

Im Vollzug der gemäß § 11 eingeräumten Untersuchungsbefugnisse sind die Grundsätze des Verfahrens einer Sicherheitsuntersuchung gemäß § 6, so insbesondere der schnellstmögliche Abschluss der Sicherheitsuntersuchung am Ort des Vorfalls, damit allenfalls vom Vorfall betroffene Infrastruktur sobald wie möglich wieder instandgesetzt und für den Verkehr freigegeben werden kann, einzuhalten. Bei der Ausübung der einem Untersuchungsbeauftragten eingeräumten Untersuchungsbefugnisse ist darüber hinaus 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. In diesem Zusammenhang ist beispielsweise auf die Wahrung der persönlichen Sicherheit der Untersuchungsbeauftragten zu achten und die Herbeiführung zusätzlicher Gefahrenquellen oder etwa die unnötige Beeinträchtigung des laufenden Betriebes zu vermeiden. Im Rahmen des ICAO-Audits wurde kritisiert, dass Österreich keine Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass Sprachaufzeichnungen (Cockpit-Voice-Recorder) oder Abschriften solcher Aufzeichnungen, Aufzeichnungen von Flugsicherheitsstellen oder Abschriften solcher Aufzeichnungen, Aussagen, die in Auswertungen der Flugdaten-Recorder und Cockpit-Voice-Recorder getroffen werden sowie Aussagen von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen und anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen gegenüber den Untersuchungsbeauftragten, die Kommunikation zwischen Personen, die am Betrieb eines Luftfahrzeuges beteiligt sind und medizinische oder persönliche Informationen über Personen, die an einem Vorfall beteiligt sind, entsprechend § 5.12 des Annex 13 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, geschützt sind. Auch wurde hinsichtlich der Befugnisse der

unabhängigen Sicherheitsuntersuchung kritisiert, dass diese keine volle Kontrolle über Beweismittel an der Unfallstelle hat. Dazu wurden für den Bereich Zivilluftfahrt durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 Festlegungen getroffen. Nun sollen für den Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen entsprechend der Weiterentwicklung der Regelungen der Europäischen Union zur unabhängigen Sicherheitsuntersuchung und im Interesse eines Gleichklangs bei den anzuwendenden Vorschriften in den einzelnen Verkehrsbereichen abgestimmte Regelungen getroffen werden.

Einerseits sollen von den Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes beschlagnahmte Beweismittel erst dann für Zwecke der Strafverfolgung zur Verfügung stehen, wenn durch die zuständige Staatsanwaltschaft nach Anhörung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes entschieden worden ist, ob das Interesse an der Einsichtnahme in die jeweiligen Beweismittel und deren Verwendung nach einer Sicherstellung durch die Strafverfolgungsbehörden das Interesse an der Geheimhaltung aufgrund der Bedeutung des Sachverhalts unter Berücksichtigung der damit möglicherweise verbundenen negativen Auswirkungen auf Sicherheitsuntersuchungen überwiegt. Hinsichtlich möglicher negativer Auswirkungen ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Möglichkeit der Weitergabe von in Abs. 3 angeführten Beweisen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie Protokolle, Informationen, Unterlagen und Aufzeichnungen - jedoch ohne die Schlussfolgerungen daraus - an die Justizbehörden für Zwecke der Strafverfolgung die zukünftige Kooperation von Personen mit der Sicherheitsuntersuchungsstelle potentiell beeinträchtigen kann. Um einer solchen möglichen Beeinträchtigung von Sicherheitsuntersuchungen entgegenzuwirken, hat im Falle eines eingeleiteten Strafverfahrens die Staatsanwaltschaft den Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zunächst anzuhören und danach - sofern erforderlich - schriftlich anzuordnen, welche Beweismittel gemäß § 11 Abs. 3 für die Strafverfolgung benötigt werden und daher sicherzustellen sind. Die Anordnung der Sicherstellung bezieht sich auf die in § 11 Abs. 3 angeführten Beweismittel.

In der schriftlichen Anordnung hat die Staatsanwaltschaft zu begründen, warum Interesse an den Beweismitteln besteht und sie diese Beweismittel für die Strafverfolgung benötigt. Dabei hat die Staatsanwaltschaft zu begründen, dass das Interesse der Strafverfolgung überwiegt.

Die Anordnung ist von der Staatsanwaltschaft an den Betroffenen (das ist der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle, allenfalls auch der Untersuchungsbeauftragte, sofern die Staatsanwaltschaft in seinem Verantwortungsbereich liegende Aufzeichnungen, Stellungnahmen, erhobene medizinische oder persönliche Informationen über Personen, die am Vorfall beteiligt sind, sowie von diesem erhobene Daten aus fahrzeuggebundenen Aufzeichnungsanlagen sicherstellen will) zuzustellen.

Sodann hat der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle oder der Untersuchungsbeauftragte ein Widerspruchsrecht gemäß § 112 StPO.

Andererseits wird dem Grundsatz der Berücksichtigung der Aufgabenstellung der gegenbeteiligten Behörden von Justizseite her gewährleistet, dass von dort sichergestellte bzw. beschlagnahmte Beweismittel aus einem Unfallgeschehen erforderlichenfalls der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ebenso zur Verfügung stehen, wobei im Interesse einheitlicher Verfahren konsequenterweise die Bestimmungen des Art. 12 Abs. 1 der VO (EU) 996/2010 sinngemäß anzuwenden sind. Es ist wie im geltenden Unfalluntersuchungsgesetz auch im Novellentwurf vorgesehen, dass 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, über ihr Recht zu belehren sind, 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. Es besteht kein Zwang zur Selbstbezeichnung in Verfahren der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im geltenden UUG und ist ein solcher auch nicht im Entwurf für eine Novelle des UUG vorgesehen.

Mit diesen Bestimmungen soll die erforderliche Koordination zwischen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und anderen Behörden und Einrichtungen, die voraussichtlich an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Untersuchung eines Unfallgeschehens beteiligt sind, wie insbesondere Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden, Exekutive sowie Such- und Rettungsdienste und Katastrophenschutz sichergestellt werden. Insbesondere soll eine sachlich nicht gerechtfertigte Beeinträchtigung der Effektivität der unterschiedlichen Tätigkeiten der beteiligten Stellen verhindert werden. Regelungen dieser Art wurden bereits in einem Erlass des BMJ vom 2.8.2006 über die Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes festgeschrieben. Die Verordnungsermächtigung hinsichtlich Gestaltung der Form von Ausweisen der Untersuchungsbeauftragten ist nicht erforderlich. Eine Veröffentlichung von Mustern der Ausweise erfolgt durch die Bundesanstalt für Verkehr.

Zu Z 17 (§ 12 1. Satz)

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

Zu Z 19, 20 (§ 14, § 15)

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

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

Zu Z 21 (§ 16)

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

Zu Z 24 (§ 20 Abs. 2)

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

Zu Z 25 (3. Abschnitt)

Im 3. Abschnitt werden die erforderlichen Durchführungsbestimmungen hinsichtlich der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 geschaffen. Die gemäß Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vorgesehene Untersuchungsstelle für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt bleibt in der Bundesanstalt für Verkehr als eigener Bereich Zivilluftfahrt eingerichtet. Die näheren innerorganisatorischen Details sind in der Geschäftseinteilung und Geschäftsordnung der Bundesanstalt für Verkehr festgelegt. Vertreter im europäischen Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gemäß Art. 7 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ist der Bereichsleiter bzw. sein Stellvertreter.

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

Zu Z 27 (§ 27)

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

Zu Artikel 2

Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967

Zu § 131 Abs. 4

Der Tätigkeitsbericht der Bundesanstalt für Verkehr in der bisherigen Form soll durch die nunmehr gemäß § 19 vorgeschriebenen jährlichen Sicherheitsberichte der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes in der auch durch Gemeinschaftsrecht vorgegebenen Art ersetzt werden, weshalb Abs. 4 ersatzlos entfallen kann.

Zu Artikel 3

Änderung des Schifffahrtsgesetzes

Redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 4

Änderung des Seilbahngesetzes 2003

Redaktionelle Anpassung.