

Sicherheit auf den Flughäfen

Das Innenministerium hat die Sicherheitskontrollen an den Flughäfen neu geregelt. Die Flughäfen können die Sicherheitskontrollen jetzt selbst planen, das BMI stellt die Qualität der Kontrollen sicher.

Mit 1. Jänner 2011 ist das neue Luftfahrtsicherheitsgesetz (LSG 2011), BGBl. I Nr. 111/2010, in Kraft getreten. Der Gesetzgeber hat sich dafür entschieden, die Regelungen über Sicherheitsmaßnahmen in der Zivilluftfahrt in einem neuen Gesetz zu kodifizieren; das LSG 1992 trat mit Ablauf des 31. Dezember 2010 außer Kraft.

Mit der Neuregelung wurden die Rechtsgrundlagen für das aufgrund unionsrechtlicher Vorschriften erforderliche nationale Sicherheitsprogramm sowie die Sicherheitsprogramme der Zivilluftfahrt, Luftfahrtunternehmen und Stellen (reglementierte Beauftragte, bekannte Versender u. a.) geschaffen. Das LSG sieht somit erstmals eine Aufgaben- und Verantwortlichkeitsverteilung vor, mit dem Ziel, die Sicherheit auf Zivilluftplätzen sicherzustellen. Eine Beschränkung von Aufgaben der Abwehr gefährlicher Angriffe, die mit Waffen, Kriegsmaterial, Munition, Schieß- und Sprengmittel oder anderen bezeichneten besonders gefährlichen Gegenständen begangen werden können, wie dies in § 1 LSG 1992 erfolgt ist, gibt es nicht mehr.

Sicherheitsentgelt. Mit dem Gesetz erfolgt auch ein Abgehen vom System der im Gesetz festgelegten Sicherheitsabgabe. Die vom Zivilluftplatzhalter aufgrund des LSG 2011 wahrzunehmenden Leistungen werden künftig nicht mehr durch eine – hoheitlich festzulegende – Sicherheitsabgabe finanziert werden, sondern über ein – eigenverantwortlich zu



Handgepäckskontrolle am Flughafen: Das LSG verpflichtet Zivilluftplatzhalter, eine ordnungsgemäße Passagierdurchsuchung mit hierfür geeigneten Personen durchzuführen.

berechnendes – Sicherheitsentgelt. Damit wird wirtschaftlichen Aspekten Rechnung getragen und eine Erhöhung der Kostenbelastung der Flugreisenden hintangehalten. Zur Kontrolle betreffend die Höhe des Sicherheitsentgeltes soll den Betroffenen eine eigene unabhängige Aufsichtsbehörde als Rechtsschutzinstanz zur Verfügung stehen. Auf Grund der Übergangsbestimmungen wird diese Festlegung drei Monate nach Inkrafttreten der in Umsetzung der Richtlinie über Flughafenentgelte erlassenen Bestimmungen erfolgen, bis dahin schreibt das LSG 2011 die bisher geltenden Sicherheitsentgeltshöhen fest und erlaubt sachlich gerechtfertigte Abweichungen davon.

Für die Passagiere sind die Sicherheitskontrollen um fast ein Drittel billiger geworden.

Aufgabenverteilung. Auf europäischer Ebene legt etwa die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt fest.

Hierbei handelt es sich um unmittelbar anwendbares Gemeinschaftsrecht. Mit dieser Verordnung werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, technische und organisatorische Maßnahmen, die in dem Anhang zur Verordnung definiert sind, zu treffen (z. B. Gepäck- und Personenkontrollen), um die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten. Wie und vor allem von wem diese durchgeführt werden, ist von den Mitgliedstaaten zu regeln. Der österreichische Gesetzgeber stellt mit dem LSG 2011 und dem *Nationalen Sicherheitsprogramm* als Verordnung der Bundesministerin für Inneres im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ein Regime zur Verfügung, das die Aufgabenverteilung zwischen den Betroffenen festlegt. Aufbauend auf dieses nationale Sicherheitsprogramm und den unionsrechtlichen Vorgaben haben alle am Flugbetrieb Beteiligten für sich und ihr Unternehmen ein Sicherheitsprogramm zu erstellen.

Passagierdurchsuchungen. Schon bisher sah das LSG 1992 eine Inpflichtnahme von Zivilluftplatzhaltern großer Zivilluftplätze mit einem jährlichen Passagieraufkommen von zwei Millionen Passagieren vor. Das betraf aber nur den Flughafen Wien. Die Passagierdurchsuchungen werden mit dem LSG 2011 durch eine Inpflichtnahme auf alle Zivilluftplatzhalter mit einem jährlichen Passagieraufkommen von mehr als 100.000 Passagieren übertragen, sodass diese im Regelfall ohne staatliche Eingriffe in ihren Betriebsprozess integriert, dadurch entstehende Synergien zur Kostensenkung genutzt und damit die Attraktivität des Flughafens für Luftfahrtunternehmen erhöht werden kann. Dass dies möglich ist, hat sich am Flughafen Wien bereits gezeigt. Dem Bund bleiben weiterhin die Aufsicht, die Anordnungsbefugnis und die Letztverantwortung über die Passagierdurchsuchungen.

Das Gesetz verpflichtet den Zivilluftplatzhalter, eine ordnungsgemäße Passagierdurchsuchung mit hierfür geeigneten Personen durchzuführen. Durch die Übertragung der Passagierdurchsuchung auf die Zivilluftplatzhalter kann dieser die Passagierströme und die Flugsteigbelegung mit der Passagierdurchsuchung harmonisieren und dadurch wertvolle Synergien im Hinblick auf die Gestaltung der Durchsuchungsstraßen erzielen.

Materielle Vorgaben. Die Verpflichtung zur Durchsuchung der Passagiere wird im Gesetz konkretisiert. Dabei folgt das LSG 2011 weit-

gehend seinem Vorgänger-gesetz: Enthalten sind beispielsweise Regelungen über den Abschluss einer Haftpflichtversicherung, eine Qualitätskontrolle sowie ein Hinweis auf die Verhältnismäßigkeit. Die Durchsuchung kann von Hand, mit technischen Hilfsmitteln (z. B. Röntgengeräte) oder mit Tieren (insbesondere Hunden) erfolgen, mit denen die Einschleusung verbotener Gegenstände in den im Programm für die Flughafensicherheit gemäß LSG 2011 und dem nationalen Sicherheitsprogramm festgelegten Sicherheitsbereich verhindert werden kann.

Für alle Durchsuchungen sehen die europarechtlichen Vorschriften, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 300/2008, detaillierte Maßnahmen vor. Der Anhang der (Durchführungs-)Verordnung (EU) Nr. 185/2010 enthält eine demonstrative Liste jener Gegenstände, die ein Fluggast nicht an seiner Person, im Handgepäck oder im aufgegebenen Gepäck in den Sicherheitsbereich oder an



Polizeileitstelle am Flughafen Wien: Im LSG 2011 ist ein Sicherheitsprogramm für den Flugbetrieb vorgeschrieben.

Bord eines Zivilluftfahrzeuges mitnehmen darf.

Der Zivilflugplatzhalter ist ermächtigt, geeignete Unternehmen vertraglich mit der Passagierdurchsuchung zu beauftragen. Die bisherige Übertragung der Aufgaben durch das BMI gibt es nicht mehr.

Behördliche Aufsicht und Qualitätskontrolle. In dem Maße, in dem das Gesetz die Aufgabenverteilung im Bereich der Sicherheitsmaß-

nahmen der Zivilluftfahrt vornimmt und behördliche Entscheidungen und Bewilligungen vorsieht, ist der behördlichen Aufsicht und Qualitätskontrolle besondere Augenmerk zu schenken.

Bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Passagierdurchsuchung untersteht der Zivilflugplatzhalter der Aufsicht und den Anordnungen der Sicherheitsbehörde erster Instanz. Die Qualität der in den Sicherheitsprogrammen oder den erwähnten behörd-

lichen Entscheidungen oder Bewilligungen vorgesehenen Maßnahmen wird vom BMI oder dem BMVIT je nach Zuständigkeitsbereich kontrolliert.

Mit dem Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 hat der Gesetzgeber ein effizientes und verwaltungsentlastendes Regelungswerk zur Erfüllung der in europarechtlichen Vorschriften vorgesehenen Maßnahmen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt geschaffen. Es fehlen noch Anschluss-Stücke wie die Verordnung zum Nationalen Sicherheitsprogramm und die Umsetzung der Richtlinie über Flughafenentgelte, für die das BMVIT federführend ist.

Sobald auch die neuen Sicherheitsprogramme aller beteiligten juristischen Personen vorliegen werden, wird die neue Sicherheitsarchitektur auf Zivilflugplätzen im Interesse der Sicherheit der Passagiere und aller anderen Betroffenen ihre volle Wirksamkeit entfalten.

Peter Andre

VERWALTUNGSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT

„Compliance“

Die *Österreichische Verwaltungswissenschaftliche Gesellschaft* widmete ihre Frühjahrstagung am 16. März 2011 in Wien dem Thema „Compliance in der Verwaltung“. Der Begriff wurde aus den Blickwinkeln der Privatwirtschaft, eines Ministeriums und des Verfassungs- und Dienstrechts behandelt. In den 1980er-Jahren tauchte „Compliance“ erstmals in der U.S.-Finanzbranche auf – als Reaktion auf „unsaubere“ Praktiken. Neue unternehmensinterne Regeln sollten Korruption und Missbrauch vorbeugen. „Die ganze Idee von Compliance fußt auf der Organi-

sationsverantwortung“, erklärte Rechtsanwalt Dr. Jörg Zehetner in seinen Ausführungen über „Anti-Trust-Compliance“ zur Haftungs- und Strafvermeidung für Unternehmen und ihre Organe.

Das Konzept wird inzwischen auch im öffentlichen Dienst angewendet. Mag. Andreas Wieselthaler vom BMI beschrieb die Bestrebungen des Innenressorts, ein Compliance-System zu implementieren. Ein Verhaltenskodex des Innenministeriums wurde bereits veröffentlicht. „Es geht bei Compliance um allgemeine Werthaltungen als Zielvorgaben, auf denen alle Handlungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beruhen.“



BAK-Direktor Andreas Wieselthaler: Werthaltungen als Zielvorgaben.

Univ.-Prof. Dr. Gabriele Kucsko-Stadlmayer, Universität Wien, analysierte Compliance-Ansätze in der österreichischen Rechtsordnung und führte aus, dass sich etwa im Dienstrecht schon

jetzt zahlreiche Punkte für ein „Compliance-Management“ finden lassen, jedoch Raum zur Weiterentwicklung bestünde. „Die Grundgedanken sind für den öffentlichen Dienst nicht neu, einzelne Elemente könnten aber neue Impulse bringen.“ So könnten durch die Dynamik der aktuellen Diskussion Funktionsdefizite in der Verwaltung bereinigt werden. Mit punktuellen Compliance-Programmen könnte man auch bestimmte Bereiche fokussieren – etwa dort, wo Regelverstöße besonders große Risiken nach sich ziehen oder „wo sie der Aufgabenbesorgung immanent sind“.

G. W.
www.oevg.info/download