

# Erläuterungen

Pflicht zur Meldung von Unfällen und schweren Störungen in der Zivilluftfahrt  
in Österreich gemäß Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010  
GZ.: 2024-0.134.740

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2024. Stand: 5. März 2024

### **Copyright und Haftung:**

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

[bmk.gv.at/impressum/daten.html](https://bmk.gv.at/impressum/daten.html)

## **Inhalt**

<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>Welche Vorfälle sind zu melden?.....</b>	<b>6</b>
<b>Wer muss Unfälle und schwere Störungen melden? .....</b>	<b>10</b>
<b>Wem sind Unfälle und schwere Störungen zu melden? .....</b>	<b>11</b>
<b>Wann sind Unfälle und schwere Störungen zu melden? .....</b>	<b>12</b>
<b>Verzeichnis der Regelwerke .....</b>	<b>13</b>
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>14</b>

# Einleitung

Gemäß Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 hat jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung in der Zivilluftfahrt hat, die sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, auf das die Verträge Anwendung finden, ereignet haben, der zuständigen Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt („Sicherheitsuntersuchungsstelle“) des Ereignisstaats unverzüglich darüber Meldung zu erstatten.

Meldungen von Unfällen und schweren Störungen in der Zivilluftfahrt im österreichischen Hoheitsgebiet gemäß Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 sind bei der zentralen Meldestelle der Austro Control GmbH (§ 22 Abs. 6 Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 idgF) im Internet unter einer der folgenden Adressen einzubringen:

- <https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen> (Deutsch);
- [https://www.austrocontrol.at/en/aviation\\_agency/safety/reporting](https://www.austrocontrol.at/en/aviation_agency/safety/reporting) (Englisch);
- <https://e2.aviationreporting.eu/reporting> (report to “Austria (CAA)”).

Mit dem Absenden der Meldung eines Unfalles oder einer schweren Störung in der Zivilluftfahrt im österreichischen Hoheitsgebiet am Ende des Dialogs hat eine beteiligte Person ihre Meldepflicht gemäß Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 erfüllt, **wenn das Datenfeld<sup>1</sup> „Ereignisklasse“ die Information „Unfall“ oder „Schwere Störung“ enthält**, da Meldungen über Unfälle und schwere Störungen gemäß § 136 Abs. 4 Luftfahrtgesetz idgF direkt an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes („SUB“) weitergeleitet werden.

Die SUB ist zuständige Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats Österreich.

Ziel der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 ist die Verbesserung der Flugsicherheit.

---

<sup>1</sup> Vergleiche die in in Anhang I zur Verordnung (EU) Nr. 376/2014 enthaltene Liste der Pflichtdatenfelder

Meldungen über Unfälle und schwere Störungen in der Zivilluftfahrt gemäß Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 dienen ausschließlich der Verhütung künftiger Unfälle und Störungen und nicht der Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage.

### **Hinweis**

Nur Meldungen von Vorfällen, welche im Datenfeld „*Ereignisklasse*“ die Information „*Unfall*“ oder „*Schwere Störung*“ enthalten, werden direkt an die SUB als zuständiger Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats Österreich weitergeleitet.

# Welche Vorfälle sind zu melden?

Vom Eintreten eines Unfalles und einer schweren Störung in der Zivilluftfahrt gemäß Art. 2 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 ist der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle Meldung zu erstatten (Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010).

- „Unfall“: ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, das sich im Fall eines bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, oder im Fall eines unbemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Flugs bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des Flugs zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird, ereignet, bei dem
  - a) eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist durch
    - Anwesenheit an Bord des Luftfahrzeugs oder
    - unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, einschließlich Teilen, die sich vom Luftfahrzeug gelöst haben, oder
    - unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls des Luftfahrzeugs, es sei denn, dass die Verletzungen eine natürliche Ursache haben, dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt worden sind oder es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen haben, oder
  - b) das Luftfahrzeug einen Schaden oder ein Strukturversagen erlitten hat und dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt sind und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde, es sei denn, dass
    - ein Triebwerksausfall vorliegt oder
    - die Beschädigung des Luftfahrzeuges auf ein Triebwerk (einschließlich seiner Verkleidung oder Zubehör), auf Propeller, Flügelspitzen, Funkantenne, Sonden, Leitbleche, Bereifung, Bremsen, Räder, Beplankung, Panels, Fahrwerksklappen, Windschutzscheiben oder Außenhaut (wie kleine Einbeulungen oder Löcher) begrenzt ist oder

- eine geringfügige Beschädigung der Hauptrotorblätter, der Heckrotorblätter oder des Fahrwerks vorliegt oder
  - eine geringfügige Beschädigung durch Hagel oder Vogelschlag (einschließlich Löcher im Radom) vorliegt.
- c) das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist;
- „*tödliche Verletzung*“: eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat;
  - „*schwere Verletzung*“: eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und auf die eines der folgenden Kriterien zutrifft:
    - a) Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung;
    - b) Knochenbruch (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase);
    - c) Risswunden, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen verursachen;
    - d) Schäden an einem inneren Organ;
    - e) Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5 % der Körperoberfläche;
    - f) nachgewiesene Exposition gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung.
  - „*Störung*“: ein Ereignis außer einem Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;
  - „*schwere Störung*“: eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand, die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verbunden ist und die im Fall eines bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, oder im Fall eines unbemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Flugs bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des Flugs zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird, eintritt.

Listen von Beispielen für schwere Störungen sind im Anhang der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 und im ANHANG 13 zum ABKOMMEN VON CHICAGO ÜBER DIE INTERNATIONALE ZIVILLUFTFAHRT enthalten. Die aufgeführten Störungen sind typische Beispiele für Störungen, die mit großer Wahrscheinlichkeit schwere Störungen darstellen. Die Listen sind nicht erschöpfend und dienen nur als Richtschnur für die Definition der „schweren Störung“.

#### Beispiele für schwere Störungen

- Fastzusammenstoß, bei dem ein Ausweichmanöver erforderlich war oder eine gefährliche Situation eingetreten ist oder ein Ausweichmanöver angemessen gewesen wäre;
- nur knapp vermiedene Bodenberührung mit einem nicht außer Kontrolle geratenen Luftfahrzeug (CFIT);
- Startabbruch auf einer gesperrten oder belegten Start- und Landebahn, auf einem Rollweg, mit Ausnahme zulässiger Manöver von Hubschraubern, oder auf einer nicht zugewiesenen Start- und Landebahn;
- Start von einer gesperrten oder belegten Start- und Landebahn, von einem Rollweg, mit Ausnahme zulässiger Manöver von Hubschraubern, oder von einer nicht zugewiesenen Start- und Landebahn;
- Landung oder Landeversuch auf einer gesperrten oder belegten Start- und Landebahn, auf einem Rollweg, mit Ausnahme zulässiger Manöver von Hubschraubern, oder auf einer nicht zugewiesenen Start- und Landebahn;
- erhebliches Unterschreiten der vorausberechneten Flugleistungen beim Start oder im Anfangssteigflug;
- Brände oder Rauch in der Fluggastkabine oder in Laderäumen und Triebwerksbrände, auch wenn diese Brände mit Hilfe von Löschmitteln gelöscht wurden;
- Ereignisse, die die Flugbesatzung zur Benutzung von Sauerstoff zwangen;
- Schäden an der Luftfahrzeugzelle oder am Triebwerk, einschließlich nicht eingedämmter Turbinentriebwerksschäden, die nicht als Unfall eingestuft werden;
- mehrfaches Versagen eines oder mehrerer Luftfahrzeugsysteme, wodurch der Betrieb des Luftfahrzeugs ernsthaft beeinträchtigt wurde;
- Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges;
- Kraftstoffmangel, der die Erklärung einer Notlage durch den Luftfahrzeugführer erfordert;



- Störungen auf der Start- oder Landebahn der Schwerekatgorie A nach dem „*Manual on the Prevention of Runway Incursions*“ (Handbuch der Störungen auf der Start- oder Landebahn) (ICAO-Dokument 9870), das Informationen über die Schwerekatgorien enthält;
- Störungen bei Start oder Landung. Störungen wie zu frühes Aufsetzen, Überschießen oder seitliches Abkommen von Start- und Landebahnen;
- Ausfall von Systemen, meteorologische Erscheinungen, Betrieb außerhalb des zulässigen Flugbereichs oder sonstige Ereignisse, die Schwierigkeiten bei der Steuerung des Luftfahrzeugs hätten hervorrufen können;
- Versagen von mehr als einem System in einem redundanten System, das für die Flugführung und -navigation unverzichtbar ist.
- Unbeabsichtigtes oder, im Notfall, beabsichtigtes Ausklinken von Fracht oder sonstiger extern mitgeführter Ausrüstung.<sup>2</sup>

### **Hinweis**

Unfälle und schwere Störungen im österreichischen Hoheitsgebiet mit Luftfahrzeugen, die einer militär-, zoll- oder polizeidienstlichen Verwendung oder ähnlichen Zwecken dienen, gelten nicht als Unfälle und schwere Störungen in der Zivilluftfahrt im Sinn der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 (Art. 3 Abs. 3 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010)

---

<sup>2</sup> Beispiel für eine schwere Störung gemäß Anhang 13 zum Abkommen von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt

# Wer muss Unfälle und schwere Störungen melden?

Jede beteiligte (natürliche) Person gemäß Art. 2 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung in der Zivilluftfahrt hat, hat der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle darüber Meldung zu erstatten (Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010).

- „beteiligte Person“: der Eigentümer, ein Mitglied der Besatzung, der Betreiber des Luftfahrzeugs, das an einem Unfall oder einer schweren Störung beteiligt ist; eine Person, die an der Instandhaltung, dem Entwurf, der Herstellung dieses Luftfahrzeugs oder an der Ausbildung der Besatzung beteiligt ist, oder eine Person, die an der Erbringung von Flugverkehrskontroll-, Fluginformations- oder Flughafendiensten beteiligt ist und Dienste für das Luftfahrzeug erbracht hat; ein:e Mitarbeiter:in der nationalen Zivilluftfahrtbehörde oder ein:e Mitarbeiter:in der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit („EASA“).

# Wem sind Unfälle und schwere Störungen zu melden?

Vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung in der Zivilluftfahrt ist der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats gemäß Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 Meldung zu erstatten.

Meldungen über Unfälle und schwere Störungen im österreichischen Hoheitsgebiet an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes („SUB“) für den Bereich der Zivilluftfahrt, welche zuständige Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats Österreich gemäß Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 ist, sind bei der zentralen Meldestelle der Austro Control GmbH einzubringen (§ 22 Abs. 6 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 idgF).

Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, die bei ihr eingelangten Meldungen über Unfälle und schwere Störungen gemäß Art. 2 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 an die SUB weiterzuleiten (§ 136 Abs. 4 Luftfahrtgesetz idgF).

# Wann sind Unfälle und schwere Störungen zu melden?

Über wahrgenommene Unfälle und schwere Störungen in der Zivilluftfahrt ist unverzüglich Meldung zu erstatten (Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010).

## **Verzeichnis der Regelwerke**

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz 1957 – LFG**), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 231/2021

**Verordnung (EU) Nr. 996/2010** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG

**Verordnung (EU) Nr. 376/2014** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 03. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission

## Abkürzungen

Abs.	Absatz
ACG	Austro Control GmbH
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
CAA	Civil Aviation Authority
CFIT	Controlled Flight Into Terrain
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
ICAO	International Civil Aviation Organization
idgF	in der geltenden Fassung
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

[fus@bmk.gv.at](mailto:fus@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at/sub](https://bmk.gv.at/sub)