



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/W2 (Schifffahrt - Technik und Nautik)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 590.033/0001- IV/W2/2012	UV/GSt/Gm	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105	3.12.2012

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend eine Seen- und Fluss-Verkehrsordnung (SFVO)

Mit dem vorliegenden Entwurf sollen die derzeitigen nationalen Regelungen stärker an internationale Bestimmungen angepasst werden.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt eine Angleichung an internationale Bestimmungen. Dadurch können Doppelgleisigkeiten verhindert werden. Der Entwurf sollte dennoch in einigen Bereichen, etwa bei den Bestimmungen der Lärmemissionen und der Übermüdung, nachgebessert werden. Zu den einzelnen Punkten der Verordnung nimmt die BAK wie folgt Stellung.

Alle in dieser Verordnung verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen sowohl weiblichen als auch männlichen Geschlechts. Der Entwurf stellt allerdings vereinzelt nur auf männliche Rechtsunterworfenen, etwa bei „Schiffsführern“, „Führern eines Fahrzeugs“ usw., ab. Das ist zu korrigieren.

Die „beschränkten Sichtverhältnisse“ **Begriffsbestimmungen (§ 3)** sind durch „Blenden“ zu ergänzen, schließlich ist das, insbesondere im Nahbereich von Siedlungen, eine der häufigsten Einschränkungen.

Im Rahmen der **Begriffsbestimmungen (§ 3)** wird „Übermüdung“ definiert. Demnach gilt jemand als übermüdet, wenn innerhalb von 24 Stunden mehr als 16 Stunden Dienst versehen wurden. Diese Regelung ist auf der einen Seite zu begrüßen, schließlich wird hier erstmalig eine Handhabe gegenüber allen Fahrzeugen und allen Führern von Fahrzeugen getroffen. Der Kreis der Betroffenen schließt somit sowohl Beschäftigte als auch Privatpersonen ein. Auf der anderen Seite wird die Regelung seitens der BAK als problematisch ange-

sehen. Es werden hinsichtlich der Einsatzbedingungen in anderen Rechtsmaterien – etwa dem Arbeitszeitgesetz AZG (vgl bspw, §§ 9, 18b und 18c) – andere, nämlich weitaus strengere, Regelungen getroffen. Zwar sieht das AZG Erweiterungsmöglichkeiten im Rahmen von Kollektivverträgen vor, diese sind aber gleichermaßen weitaus restriktiver als die hier vorgeschlagenen Übermüdungskriterien. Es wird vorgeschlagen, die Kriterien der Übermüdung zu überarbeiten und weitaus restriktiver auszulegen. Insbesondere sollten Übermüdungskriterien nicht nur für Führer von Fahrzeugen gelten, sondern für alle sicherheitsrelevanten Personen an Bord.

In den Erläuterungen sollte die „entsprechende Qualifikation“ (§ 4) und die „hierfür qualifizierte Person“ (§ 11) genauer spezifiziert werden, widrigenfalls die Einhaltung der Bestimmung erschwert und dem Missbrauch Tür und Tor geöffnet wird.

Im § 4 Abs 4 wird dem Schiffsführer die Verantwortung für die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung übertragen. Das schließt auch Bereiche ein, die außerhalb seines Einflussbereiches sowie außerhalb seiner Feststellungs- und Entscheidungskompetenz liegen. Dies trifft etwa auf die Qualität des Kraftstoffes und die Lärmemissionen zu. Hier ist auf die Verantwortlichkeit des Verfügungsberechtigten oder des Besitzers abzustellen.

Gemäß § 5 sind auch „sonstige Personen an Bord“ für die Befolgung der Bestimmungen dieser Verordnung verantwortlich. Das sind sie allerdings nur dann, wenn sie „vorübergehend selbstständig den Kurs und die Geschwindigkeit bestimmen“. Letztgenannte Einschränkung ist insofern nicht nachvollziehbar, da in der Verordnung auch Bereiche geregelt werden, die unabhängig von der Kurs- und Geschwindigkeitsbestimmung anzuwenden sind. Es wird beispielhaft auf das „Verbot des Einbringens in das Gewässer“ (§ 16) verwiesen.

Bei den Bau- und Ausrüstungsbestimmungen werden auch Festlegungen hinsichtlich der Lärmemissionen getroffen. Die BAK erachtet die Bestimmungen der Absätze 6 und 7 als problematisch. Einerseits sind sie nicht ausreichend präzise. So wird im Art 6 lediglich auf den „Stand der Technik im ordnungsgemäßen Zustand“ Bezug genommen. Dies ist genauer zu erläutern um die Exekution der Bestimmung überhaupt zu ermöglichen.

Andererseits werden in Abs 7 a-bewertete Lärmwerte für Sportboote festgelegt. Die im vorliegenden Entwurf angegebenen 75 dB, erscheinen sehr hoch. Sie liegen, um nur ein Beispiel zu bringen, deutlich über jenen Richtwerten die für Siedlungsgebiete, etwa im Rahmen der Raumordnung, vorgesehen werden. Dadurch wird die Qualität der Fluss und Seeregionen unzweifelhaft extrem gemindert. Es wird, um das Vergnügen einzelner Sportbootfahrer zu ermöglichen, die Lebensqualität aller Erholungssuchenden, Touristen und Anwohner eingeschränkt. Das ist abzulehnen.

Ansätze für eine differenziertere Bewertung des Lärms sind in der Verordnung über die Anforderungen an Sportboote (BGBl 276/2004) zu finden. Eine ausschließliche Übernahme der dort festgelegten Lärmwerte erscheint insofern nicht sinnvoll, da hier unbewertete Maximalmissionen („maximaler Schalldruckpegel“ vgl Tabelle 2 des Anhang 1) festgelegt werden. Dabei werden die Auswirkungen auf Personen nur bedingt widergespiegelt. Ebenso

orientieren sich die dort getroffenen Regelungen an ökologisch und touristisch weniger anspruchsvollen Bereichen (Hochseeverkehr, internationale Wasserstraßen) und sind daher auf die Seen kaum übertragbar.

Die BAK fordert, die Lärmwerte gem Abs 7 massiv nach unten zu korrigieren. Es wird vorgeschlagen, sich dabei an den Immissionsgrenzen für Wohngebiete bei Nacht zu orientieren. Jedenfalls sind hier die Landeshauptleute aufgefordert das Ausstellen von Fahrerlaubnissen von (lauten) Sportbooten äußerst restriktiv zu handhaben.

Die Formulierung in § 13 (4) ist anzupassen, schließlich können nur Personen in einem Fahrzeug Feststellungen machen, nicht aber das Fahrzeug selbst.

In dieser Verordnung werden Festlegungen zum Bau und Betrieb von Fahrzeugen gemacht. Dies schließt auch jene Fahrzeuge, die dem öffentlichen Verkehr dienen (könnten), ein. Gerade bei diesen Fahrzeugen (Fähren, Schiffe im Liniendienst), werden Bestimmungen anderer Rechtsmaterien schlagend. Dabei handelt es sich auch um Bestimmungen die umfangreiche Eingriffe erfordern. Zur Klarstellung für die Rechtsunterworfenen und im Sinne der Unterstützung der bisherigen Gleichstellungspolitik des Bundesministeriums sollte jedenfalls auf die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes wie folgt hingewiesen werden.

„Barrierefreiheit

§ 11 (neu) Zu den allgemeinen Anforderungen an den Bau und den Betrieb gehören auch Maßnahmen die die Benützung barrierefrei im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes ermöglichen.“

Die Anpassung der Festlegungen des § 12 (mitzuführende Dokumente) wird begrüßt. Die BAK gibt allerdings zu bedenken, dass die hier angeführten Dokumente (wie Schiffstagebuch, Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten) nicht fälschungssicher sind. Hier sollten kurzfristig andere Aufzeichnungsmethoden vorgeschrieben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.