



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/W1 (Recht)
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-	GSt/UV/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105	24.05.2013
554.025/0007				
-IV/W1/2013				

Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden (Schifffahrtsrechtsnovelle 2013)

Mit vorliegenden Entwürfen werden die Anforderungen an KapitänInnen bzw SchiffsführerInnen überarbeitet. Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich eine klare Festlegung bei den Anforderungen. Aus Sicht der BAK ist die vorgesehene Kostentragung bei den Bescheinigungen und den Prüfungen zu überarbeiten. Bei der Ausbildung sind Arbeitnehmerschutzbestimmungen und die Bestimmungen hinsichtlich möglicher außergewöhnlicher Ereignisse zu ergänzen.

Schifffahrtsgesetz

Im § 29 wird vorgeschlagen, dass die Behörde dem Verfügungsberechtigten eine Frist zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen setzen kann oder, im Falle von Gefahr in Verzug, unmittelbar selbst tätig werden kann. Diese Bestimmung wird ausdrücklich begrüßt. Warum der Behörde erst nach dem vierten Tag (vgl Abs 1 und 7) Kostenersätze für Hilfeleistungen und Bewachungsaufgaben zu leisten sind, ist nicht nachzuvollziehen. Anfallende Kosten sind zur Gänze zu ersetzen.

Die Bundesarbeitskammer bedauert, dass im Schifffahrtsgesetz keine Regelungen hinsichtlich der Anforderungen an die Schulungseinrichtungen getroffen werden. Es wird auf ähnliche diesbezügliche Festlegungen in der Eisenbahneignungs- und prüfverordnung hingewiesen. Ebendort werden bspw Regelungen über die Ausstattung der Einrichtungen, die Qualifikation des Leiters der Ausbildungseinrichtung, Lehrpläne udgln getroffen. Diese Regelungen sollten sinngemäß übernommen werden.

Die Regelungen des § 127 beinhalten die Anforderungen an die Prüfer. Hier gilt es festzulegen, dass diese nicht nur selbst einen Befähigungsausweis besitzen müssen, sondern dass sich diese, durch entsprechende laufende Weiterbildung, am letzten Stand zu halten haben.

Die Regelungen des § 128 werden seitens der BAK abgelehnt. Den BewerberInnen kann nicht automatisch die Prüfungsgebühr verrechnet werden (siehe dazu die Anmerkungen zu § 9 Abs 5 und § 11 der Schiffsführerverordnung).

Seeschiffahrtsgesetz

Die Änderungen im Seeschiffahrtsgesetz nimmt die BAK zu Kenntnis.

Schiffsführerverordnung

In § 6 wird auf Befähigungszeugnisse für Triebwagen verwiesen. Diese Befähigungsausweise sind inexistent. Es ist auf Fahrerlaubnis zum Führen von Triebfahrzeugen zu korrigieren.

Die in § 7 Abs 2 vorgesehene Reduzierung der Fahrpraxis um die Hälfte, wenn nur Fahrgastschiffe geführt werden, erscheint als zu hoch.

Die Regelungen des § 7 Abs 7 beziehen sich auf das Mindestalter und nicht auf die Fahrpraxis. Diese sollten daher eher im Rahmen des § 4 geregelt werden. Die Behörde kann im § 7 Abs 7 bei einer geringen Bootslänge Nachsicht beim erforderlichen Lebensalter erteilen. Eine Nachsicht kann sicherlich im Einzelfall erteilt werden, es sollte aber in der Verordnung eine Untergrenze beim Mindestalter vorgeschrieben werden, widrigenfalls hier auch Kleinkinder zum Führen von Fahrzeugen ermächtigt werden könnten.

Im § 9 werden die Prüfungsgegenstände spezifiziert. Die BAK fordert hier, auch das Fachgebiet des ArbeitnehmerInnenschutzes aufzunehmen. KapitänInnen bzw SchiffsführerInnen sind auch dafür verantwortlich, dass der ArbeitnehmerInnenschutz im weiteren Sinne (technischer ArbeitnehmerInnenschutz, Lenk- und Ruhezeiten, SchifffahrtarbeitnehmerInnenschutzverordnung, ausreichende Qualifikation usw) berücksichtigt und eingehalten wird. Dementsprechend ist die Bestimmung anzupassen.

Die Formulierung im § 9 Abs 1 „Verhalten unter besonderen Umständen“ lässt einen zu breiten Interpretationsspielraum offen und gehört spezifiziert.

Im Schifffahrtsgesetz wird der Begriff „Prüfungskommissär“ in den relevanten Bestimmungen nicht verwendet. Es sollte auf Prüfer bzw Prüferin, analog zu § 127 Schifffahrtsgesetz, ausgebaut werden.

Die Regelung des § 9 Abs 5 legt fest, dass die BewerberInnen die Kosten der Bereitstellung der Schifffahrtsanlage zu tragen haben. Gleichmaßen legt § 11 fest, dass die Kosten für Befähigungsausweise von der Inhaberin bzw dem Inhaber der Berechtigung zu tragen sind. Diese Bestimmungen werden, ebenso wie die Regelung des § 128 des Schifffahrtsgesetzes, seitens der BAK entschieden abgelehnt. Grundsätzlich ergibt sich aus dem Besitz einer Berechtigung für KapitänInnen bzw für SchiffsführerInnen keine Möglichkeit der privaten Nutzung. Die Bundesarbeitskammer hält fest, dass die Kosten für Berechtigungen und die Er-

langung der Berechtigung (vgl auch Schifffahrtsgesetz § 128) vom Arbeitgeber zu tragen sind. Die Kostentragungspflicht ergibt sich aus § 1014 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches und aus einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 08.10.2006 (GZ 9ObA92/06d). Demnach haben ArbeitnehmerInnen, die eine auf ihre Person ausgestellte und von ihnen selbst bezahlte Erlaubnis dem Arbeitgeber zur Verfügung stellen, gegenüber dem Arbeitgeber nicht nur einen Anspruch auf Ersatz der anteiligen Kosten sondern auch auf Bevorschussung der Kosten.

Die hier gewählten Formulierungen können aber missverständlich, also entgegen der Rechte der BewerberInnen, ausgelegt werden.

In der Anlage 5 sollten jedenfalls die Kenntnisse der Rettungsgeräte und der Einrichtungen für Hilfeleistungen sowie die Fähigkeit zur Feststellung deren Tauglichkeit durch KapitänInnen und SchiffsführerInnen aufgenommen werden.

Maßnahmen zum Schutz von Fahrgästen im Allgemeinen insbesondere bei Evakuierung, Kollisionen, Auflaufen, Brand, Explosion und anderen Panik auslösenden Situationen sollten nicht nur KapitänInnen und SchiffsführerInnen von Fahrgastschiffen beherrschen. Einerseits sind davon nicht nur Fahrgäste, sondern auch Besatzungsmitglieder (die - etwa beim Decksmann - zum Teil nur eine minimale schifffahrtsspezifische Ausbildung haben) betroffen. Andererseits können Situationen eintreten, in denen KapitänInnen bzw SchiffsführerInnen von Frachtschiffen unmittelbare Hilfe auf in Not geratenen Fahrgastschiffen leisten müssen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
F.d.R.d.A.

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