BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/W1 (Recht)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel **501 65**	Fax **501 65**	Datum
BMVIT-554.025/0014-IV/W1/2018 und BMVIT-554.025/0015-IV/W1/2018	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 12386	DW 12105	10.08.2018

Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden;
Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend mit der die Wasserstraßen-Verkehrsordnung (WVO) geändert wird;
Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie mit der die technischen Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnengewässern (Schiffstechnikverordnung) geändert werden;
Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Alkomatverordnung-Schifffahrt, die Schifffahrtsanlagenverordnung, die Schiffsbesatzungsverordnung, die Schiffsführerverordnung, die Schleusenaufsichtsverordnung und die Seen- und Fluss-Verkehrsordnung sowie die Seeschifffahrts-Verordnung und die Jachtzulassungsverordnung geändert werden

Mit den vorliegenden Entwürfen werden Anpassungen im nationalen Schifffahrtsrecht vorgenommen. Wichtigste Änderung ist dabei die Anpassung der Bestimmungen der Wasserstraßen-Verkehrsordnung an die „Europäischen Codes für Binnenwasserstraßen (CEVNI)“ der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Weitere Schwerpunkte sind die Festlegung von sogenannten „Waterbike-Zonen“ sowie Klarstellungen bei der Kontrolle der Beeinträchtigung der diensthabenden Besatzung durch Alkohol.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich die Anpassung an die CEVNI-Regelungen, schlägt bei der Kontrolle der Beeinträchtigung durch Alkohol den Gleichklang mit den

nationalen Regelungen im Straßenverkehr vor und regt an, den regionalen Sachverstand bei der Festlegung der „Waterbike-Zonen“ stärker einzubeziehen.

Zu den einzelnen Punkten nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Schifffahrtsgesetz, Seeschifffahrtsgesetz in Verbindung mit der Alkomatverordnung-Schifffahrt

§ 1 der Alkomatverordnung-Schifffahrt sieht vor, bei der Überprüfung der Beeinträchtigung der diensthabenden Besatzung durch Alkohol alle Geräte zuzulassen, die dem Eichgesetz entsprechen. Derzeit sind nur zwei Gerätetypen gestattet. Die vorgeschlagene Regelung wird begrüßt, sorgt sie doch für mehr Flexibilität bei den Behörden.

Im Zusammenhang mit den Alkoholkontrollen regt die BAK an, die Kontrollbestimmungen des § 2 Schifffahrtsgesetz weitaus stärker an die bewährten Regelungen des Straßenverkehrs (vgl § 5 und § 5a der Straßenverkehrsordnung StVO) anzulehnen. Die Regelungen der StVO sind bei den sogenannten „Vortests“, bei den Alkomatkontrollen ohne Vortests, bei der Untersuchung auf psychotrope Substanzen, bei der jederzeitig möglichen Kontrolle und bei der Durchführung von Blutabnahmen zur Feststellung von Beeinträchtigungen, klarer formuliert. Sie erweitern zudem die Möglichkeiten der Behörden und würden daher auch in der Schifffahrt für mehr Sicherheit sorgen.

Die Behörde kann Verfügungsberechtigten (wie zB dem Schiffseigner) eine Frist zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen setzen oder, im Falle von Gefahr in Verzug, unmittelbar selbst tätig werden (§ 29 Schifffahrtsgesetz). Warum der Behörde erst nach dem vierten Tag (vgl Abs 1 und 7) Kostenersatz für Hilfeleistungen und Bewachungsaufgaben geleistet werden muss, 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 udglm getroffen. Diese Regelungen sollten sinngemäß übernommen werden.

Die Regelung, wonach Fahrgastschiffe aus der Befreiung der Zulassungspflicht ausgenommen werden (§ 101 Abs 1), wird seitens der BAK begrüßt.

Seeschifffahrtsgesetz

Die BAK begrüßt die Intention des BMVIT, jenen Prüfungsorganisationen die Bewilligung zu entziehen, die nicht die notwendige „Ernsthaftigkeit bei der Beschäftigung mit den Funktionen einer Prüfungsorganisation erkennbar“ lassen werden (vgl Erläuterungen zu § 15 Abs 2a). Seitens des BMVIT wird vorgeschlagen, diese „Ernsthaftigkeit“ an einer Mindestzahl an Prüfungen in der Schulungseinrichtung festzumachen. Die Bewilligung wäre zu entziehen, wenn diese unterschritten wird. Die BAK zweifelt daran, dass diese Maßnahme tatsächlich zu einer Qualitätssteigerung führen wird, letztlich können Schulungseinrichtungen, aufgrund der derzeitigen (geringen) Anforderungskriterien, jederzeit, zumindest für fünf Jahre, wiedereröffnet werden.

Schifffahrtsanlagenverordnung
Sogenannte „Waterbikes“ sind Schwimmkörper mit Strahlpumpenantrieb, die dazu bestimmt sind, von einer oder mehreren Personen gefahren zu werden, die nicht in, sondern auf dem Rumpf sitzen, stehen oder knien. Im Entwurf wird eine Möglichkeit für deren Verwendung auf Wasserstraßen geschaffen. Hierfür werden eigene Zonen in Niederösterreich und in Oberösterreich festgelegt. Diese Abschnitte wurden aus Gründen der Nautik und der Gewährleistung der Flüssigkeit der Schifffahrt determiniert. Aus Sicht der BAK sollten bei der Festlegung von „Waterbike-Zonen“ nicht nur die Interessen der Schifffahrt, sondern auch die regionalen Gegebenheiten, wie Erholungsgebiete, Ruhebereiche, Wohnbereiche usw berücksichtigt werden. Die BAK schlägt daher vor, die „Waterbike-Zonen“ erst nach Rücksprache mit den örtlichen Gebietskörperschaften festzulegen und Möglichkeiten von behördlichen Auflagen, etwa eine zeitliche Beschränkung, vorzusehen.

Schiffsbesatzungsverordnung
Die Regelung des § 18, wonach die Möglichkeit der Anerkennung von Fahrzeiten, die vor 2005 geleistet wurden, gestrichen wird, wird seitens der BAK begrüßt. Aufgrund des hohen zeitlichen Abstandes können die Angaben nicht mehr auf ihre Richtigkeit überprüft werden.

Schiffsführerverordnung
Aus den Erläuterungen zu § 2 Abs 1 Z 5 geht hervor, dass das „Schiffsführerpatent – 20m“ nur dazu dienen soll, Fahrgastschiffe und Fähren zu überstellen. Die Regelung des Entwurfes kann allerdings auch so ausgelegt werden, dass sich bis zu 11 Fahrgäste an Bord befinden. Es ist daher klar zu stellen, dass das „Schiffsführerpatent – 20m“ nicht zur Fahrgastbeförderung berechtigt.

Wasserstraßen-Verkehrsordnung
In der Wasserstraßen-Verkehrsordnung sollen zahlreiche Schutzbestimmungen, wie

- das Vermeiden des Zufügens „von Schäden an Besatzungsmitgliedern und anderen an Bord des Fahrzeugs oder an Bord der am Fahrzeug festgemachten Leichter befindlichen Personen, an Hafen- oder Kaianlagen“ (§ 1.04),
- das Verbot, „Ölrückstände jeder Art, auch wenn sie mit Wasser vermischt sind, in die Wasserstraße zu werfen, zu gießen oder sonst wie einzubringen“ (§ 1.15),
- Beschränkungen beim „Einbringen von häuslichen Abfällen“, dem „Einbringen oder Einleiten von Waschwasser aus den Laderäumen“ (§ 10.03 Abs 3 und 4),
- die Verpflichtung zur Mülltrennung (§ 10.04),
- die erweiterten Befugnisse der Behörde im Rahmen des Ölkontrollbuches (§ 10.05)

ersatzlos gestrichen bzw in ihrer Wirksamkeit eingeschränkt werden. Aus den Erläuterungen geht nicht hervor, warum diese Schutzbestimmungen nicht mehr erforderlich sind, bzw wo diese Regelungen (anderorts) getroffen werden. Die BAK fordert daher diese Bestimmungen in der derzeitigen Form zu belassen.

In den Begriffsbestimmungen (§ 1.01) sollte das „Blenden“ innerhalb der Aufzählung der „beschränkten Sichtverhältnisse“ aufgenommen werden.

Im § 1.08 werden Änderungen bei den Rettungsmitteln vorgenommen. So müssen sie nicht mehr „geeignet“ sein, gleichermaßen müssen sie nur noch „vorhanden sein“, statt wie bisher „verfügbar sein“. Beides ist ein Rückschritt bei der Sicherheit und wird daher abgelehnt.
Die Detailbestimmungen zu den Schiffsausstattungen wie Tiefgangsanzeiger, Schiffseichung, Bezeichnung der Fahrzeuge, Nautik, Schifffahrtszeichen, Fahrregeln usw (von § 2.01 bis inkl 9 Kapitel) nimmt die BAK zur Kenntnis.

Schiffstechnikverordnung
Der „Verfügungsberechtigte“ wird in zahlreichen Bestimmungen erwähnt. Er sollte daher in den Begriffsbestimmungen klar definiert werden.

Seitens des BMVIT wurde erkannt, dass sogenannte Traditionsflöße besondere Anforderungen an die Besatzung und an die Fahrgäste stellen. Der hier gewählte Weg, die Fahrgäste an Bord nur darüber zu informieren, „dass es sich um ein Traditionsfloß handelt, das keine dem Fahrgastschiff vergleichbare Sicherheit gewährleistet“ (§ 15 Abs 7), erscheint jedoch keinesfalls ausreichend, um die Sicherheit zu gewährleisten. Vielmehr sollte eine Regelung getroffen werden, bei der die Fahrgäste zusätzlich über das gebotene Verhalten, sowohl im Regelbetrieb als auch bei außergewöhnlichen Ereignissen vorab und nachweislich zu unterrichten sind. Die Regelung, wonach Personen, die sich näher als 1,5 m an absturzgefährdeten Stellen befinden, eine Rettungsweste tragen müssen, erscheint willkürlich und in der Praxis kaum durchsetzbar.

Die Bestimmungen, wonach das BMVIT Erleichterungen bei der Schiffsausstattung ermöglichen kann, sofern eine „angemessene“ (statt bisher „gleichwertige“) Sicherheit geboten wird (vgl bspw § 16), werden abgelehnt. Hier wird das Sicherheitsniveau herabgesetzt.
Die technischen Anlagen der Schiffstechnikverordnung nimmt die BAK zur Kenntnis.

Seeschifffahrts-Verordnung
Die BAK nimmt den Entwurf zur Kenntnis.

VP Günther Goach
iV der Präsidentin
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA