



Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie
BMK - IV/W1 (Schifffahrt - Recht)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	501 65	Datum
2021-0.326.022	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW	12386	DW	412386	11.10.2021

Schifffahrtsrechtsnovelle 2021

Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz geändert wird,
und
Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie über den Betrieb von Fahrzeugen auf
Binnengewässern (Schiffsbetriebsverordnung)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Geänderte internationale Regelungen machen eine Novelle des Schifffahrtsgesetzes (SchFG) und der Schiffsbetriebsverordnung (SchBVO) erforderlich. Kern der Novelle ist eine stärkere Harmonisierung der Ausbildung der Besatzung an Bord von Binnenschiffen. Angesichts der vielen grenzüberschreitenden Verkehre auf der Donau ist das ein wichtiger Schritt um die Sicherheit zu erhöhen und die Einsatzbedingungen der Beschäftigten zu verbessern. Einige Änderungen bedürfen allerdings einer Klarstellung und es sollten daher

- die Unterscheidungen zwischen inländischen und ausländischen KapitänInnenpatenten aufgehoben,
- die Maßnahmen zur Gewässerreinigung auf Häfen und Länden ausgedehnt,
- die Alkoholkontrollen verbessert,
- die Beschäftigten im Falle schwerer Unfälle besser geschützt und
- keine Abstriche bei der Mindestbesatzung gemacht werden.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Die vorgesehenen Änderungen des Schifffahrtsgesetzes und der Schiffsbetriebsverordnung sehen mit wenigen Ausnahmen (vgl die vorgesehene Änderung des § 135 SchFG) die männliche und weibliche Form bei Personenbezeichnungen vor (etwa bei Bundesministerin und Bundesminister, Matrose und Matrosin, Decksmann und Decksfrau usw). Es wird empfohlen, nicht nur im Rahmen der Änderungen, sondern im gesamten SchFG und in der SchBVO, jeweils beide Formen zu verwenden (vgl bspw § 7 Abs 1 SchFG oder § 79 SchFG).

Schifffahrtsgesetz

Im § 2 werden Bestimmungen der EU-Richtlinie 2017/2397 umgesetzt. Die EU-Richtlinie sieht in Artikel 9 vor, dass Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken dann ausgewiesen werden können, wenn „Risiken auf eine oder mehrere Ursachen zurückzuführen sind“. Als Ursachen werden Strömungsmuster, hydromorphologische Merkmale, spezielle Verkehrsregelungen usw angeführt. Dass das Vorliegen nur einer Ursache ausreichend ist, um eine Wasserstraße als risikoreich einzustufen, sollte auch in der nationalen Umsetzung klar zum Ausdruck kommen. Seitens der BAK wird angeregt, zwischen den lit a, b und c des § 2 Z 46 jeweils ein „oder“ einzufügen.

Kenntnisse der Ersten Hilfe sollten nicht nur bei der Schiffsführerin bzw beim Schiffsführer vorhanden sein, sondern bei der gesamten nautischen Besatzung. Eine entsprechende Änderung wäre daher auch in der – ebenfalls in Begutachtung befindlichen – Schiffsbetriebsverordnung erforderlich. Die Konkretisierung, wonach die Ausbildung in Erster Hilfe zumindest den Anforderungen des § 3 Abs 1 Z 5 Führerscheingesetz entsprechen muss (vgl § 124 Schifffahrtsgesetz), soll, geht es nach dem Entwurf, gestrichen werden. Aus Sicht der BAK verliert die Regelung dadurch an Klarheit, die Streichung sollte nicht erfolgen.

§ 6 regelt die Alkoholkontrollen und die Kontrollen, ob Mitglieder der Besatzung durch psychotrope Substanzen beeinträchtigt sind. Die vorliegende Änderung ist zu begrüßen, sie ist allerdings nicht ausreichend, um die vorhandenen Regelungslücken zu schließen. Insbesondere erfordern „Bluttests“ weiterhin die Zustimmung der zu untersuchenden Person (Abs 7) und können Untersuchungen zum Teil nur im Falle einer Havarie durchgeführt werden (Abs 3). Im Zusammenhang mit den Alkoholkontrollen regt die BAK an, die Bestimmungen des § 6 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 Kontrollen mit Alkomaten, bei der Untersuchung auf psychotrope Substanzen, bei der jederzeitig möglichen Kontrolle und bei der Durchführung von Blutabnahmen, klarer formuliert. Sie erweitern zudem die Möglichkeiten der Behörden und würden daher auch in der Schifffahrt für mehr Sicherheit sorgen.

§ 49 legt die Kriterien für die Bewilligung von Schifffahrtsanlagen fest. Dabei ist auffallend, dass Nachbarschaftsrechte nur rudimentär gewährt werden. Selbst bei störanfälligen Anlagen wird eine Parteistellung im Gesetz nicht festgeschrieben. Damit ist fraglich, ob dem Erfordernis der öffentlichen Konsultation (Art 15 der EU-Richtlinie 2012/18/EU über die Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen – „Seveso-Richtlinie“) tatsächlich

entsprochen wird. Es wird auf die Umsetzung ebendieser EU-Richtlinie mit einer entsprechenden Parteistellung im Bereich des Abfallwirtschaftsgesetzes verwiesen.

§ 49 Z 7 ist grammatikalisch richtig zu stellen.

Die Errichtung und die Ausgestaltung von Häfen und Länden werden in § 57 und § 58 geregelt. Vorliegender Entwurf sieht keine Änderung dieser Paragraphen vor. Im Interesse der Senkung der Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe) und zur Erreichung der jüngsten Klimaziele erscheint eine Änderung allerdings angebracht. Die BAK schlägt vor, eine verpflichtende Ausstattung bzw Nachrüstung der Häfen und Länden mit einer Landstromversorgung vorzusehen. Es wird diesbezüglich auf die geringen Kosten bei hohem Nutzen und entsprechende „Best-Practice-Beispiele“ (etwa den Länden in Wien) hingewiesen. Zudem gibt es Bestrebungen der Europäischen Kommission (etwa im Rahmen des Vorschlags zum Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe – COM(2021) 559 endg.) eine verpflichtende Nachrüstung zu forcieren.

In § 14 wird die Bundesministerin bzw der Bundesminister ermächtigt, für Binnenschiffe Maßnahmen zur Gewässerreinigung durch Verordnung festzulegen. Die hier getroffenen Kriterien sind umfassender und klarer als jene, die für Schifffahrtsanlagen (Häfen, Länden, Lagergebäude, Umschlagsstellen usw) gelten. Aus Sicht der BAK geht von Schifffahrtsanlagen eine ähnliche Gefährdung der Reinheit der Gewässer aus. Es wird daher angeregt, die Verordnungsermächtigung für die Ausgestaltung der Schifffahrtsanlagen (§ 58 SchFG) durch die in § 14 vorgesehenen Regelungen zu ergänzen.

Die geplanten Änderungen zum Schifffahrtsgewerberecht (§ 77 und folgende) bedürfen Ergänzungen. Gemäß § 79 ist ein Konzessionswerber als nicht zuverlässig anzusehen, wenn er von einem Gericht zu einer drei Monate übersteigenden Freiheitsstrafe oder zu einer Geldstrafe von mehr als 180 Tagessätzen verurteilt wurde. Aus Sicht der BAK ist die Verlässlichkeit eines Konzessionswerbers nicht nur daran zu messen. Es sind weitere Tatbestände aufzunehmen und zwar wie folgt:

„Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen jedenfalls dann, wenn gegen ihn oder, falls er eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechtes ist, auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen schwerwiegender oder wiederholter Verstöße

- a) gegen schifffahrtsrechtliche Vorschriften oder
- b) gegen zollrechtliche, arbeits- und sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die einem Dienstgeber gemäß Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz obliegenden Pflichten oder
- c) gegen Pflichten aus dem ArbeitnehmerInnenschutzrecht, insbesondere gegen das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz,

erlassen worden ist.

Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers bestehen jedenfalls dann, wenn gegen ihn oder, falls er eine eingetragene Personengesellschaft ist, auch gegen seine nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung oder Geschäftsführung

Berechtigten ein rechtskräftiges Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten aus Kollektivverträgen erlassen worden ist.“

Die Regelung des § 83, wonach eine Neuaufnahme des Schiffbetriebes spätestens „ein Monat nach erfolgter Aufnahme“ der Behörde zu melden ist, widerspricht der Festlegung (ebenfalls § 83) dass eine „unverzügliche“ Meldung erforderlich ist. Die Monatsfrist ist ersatzlos zu streichen.

In § 126 wird geregelt, dass alle Befähigungszeugnisse für SchiffsführerInnen (nationale und internationale) bei wiederholten, groben Verletzungen der schiffahrtsrechtlichen Vorschriften zu entziehen sind. Bei nationalen Zeugnissen kann bereits bei einem einmaligen Verstoß eine Nachprüfung angeordnet werden (vgl § 124). Wird die Nachprüfung nicht bestanden, kann das Befähigungszeugnis – auch ohne wiederholten Verstoß - entzogen werden. Nationale und internationale Zeugnisse werden unterschiedlich behandelt, das ist sachlich nicht gerechtfertigt. Einen Entzug erst bei einem wiederholten, groben Verstoß vorzusehen ist der Sicherheit jedenfalls abträglich. Es ist zudem in höchsten Maße fraglich, ob dadurch den Erfordernissen des Kapitels 3 der Richtlinie 2017/2397/EU über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt entsprochen werden kann.

Die geplante Novelle des Schifffahrtsgesetzes sollte auch dazu genutzt werden, den Erfordernissen der „Internationalen Klassifikation der Krankheiten“ (ICD 10) zu entsprechen. Demnach ist eine Bestimmung aufzunehmen, der zur Folge SchiffsführerInnen und andere Betriebsbedienstete, die unmittelbar Zeugen eines Unfalls werden, bei dem eine Person getötet oder augenscheinlich schwer verletzt wird und welcher sich in direkten Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit ereignet, für einen Zeitraum von 72 Stunden von jeglicher Arbeitsleistung freizustellen sind. Dabei ist den Bediensteten jedenfalls eine notfallpsychologische Betreuung durch hierfür geschulte Kräfte anzubieten. Die Freistellung hat unter Fortzahlung des Entgeltes zu erfolgen. Im Gegensatz zur Schifffahrt ist diese Regelung bei anderen Verkehrsträgern (vgl hierzu das Eisenbahngesetz) längst erfolgt.

Im Zusammenhang mit der Konzessionserteilung, dem Entzug der Befähigungszeugnisse und der Sicherstellung des Gesundheitsschutzes nach schweren Unfällen wird seitens der BAK darauf hingewiesen, dass die Schifffahrt besonders risikoreich ist und dass bei ihr Regelungsübertretungen zu enormen Schäden führen können.

Schifferdienstbücher und Bordbücher sind für die Sicherheit der Schifffahrt essentiell. Gemäß § 127 sollen die näheren Bestimmungen zu diesen Büchern per Verordnung festgelegt werden. Die BAK hält in diesem Zusammenhang fest, dass dabei auf die Fälschungssicherheit und die rasche Umsetzung geachtet werden muss. Ziel muss sein, dass die ein Fahren nur dann möglich ist, wenn die Erfordernisse der Arbeitsruhe, der Mindestbesatzung und der Ausbildung erfüllt sind.

§ 131 ist dahingehend zu ergänzen, dass die Kosten der Tauglichkeitsuntersuchung von den ArbeitgeberInnen zu tragen sind und dass die Tauglichkeitsuntersuchung während der Arbeitszeit zu erfolgen hat.

§ 135 hat eine regelmäßige Aus- und Weiterbildung der PrüferInnen vorzusehen, denn nur so ist sichergestellt, dass Innovationen (Digitalisierung, technische und rechtliche Neuerungen) auch entsprechend geprüft werden können.

In § 136 ist der erste Satz grammatikalisch richtigzustellen.

Die Frist zur Evaluierung und Qualitätssicherung (17.01.2037) für Schulungseinrichtungen (§ 140) ist von der EU-Richtlinie (RL 2017/2397/EU) lediglich als maximale Frist vorgegeben. Aus Sicht der BAK könnte durch eine raschere nationale Umsetzung die Sicherheit der Schifffahrt erhöht werden. Zudem werden die Kriterien in Österreich bereits größtenteils erfüllt, sodass eine 16-jährige Frist als zu lange erscheint.

Das Schifffahrtsgesetz muss auch den Anforderungen von Menschen mit Behinderung entsprechen. Dies trifft insbesondere auf die barrierefreie Ausgestaltung und den Betrieb von Schifffahrtsanlagen (Häfen, Länden) und Fahrzeugen zu. Entsprechend ist das Schifffahrtsgesetz wie folgt zu ergänzen:

„Zu den baulichen und betrieblichen Anforderungen gehören auch Maßnahmen, welche

- Menschen mit Behinderung die Benützung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge barrierefrei im Sinne des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGStG) ermöglichen und
- älteren oder gebrechlichen Personen, schwangeren Frauen, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benützung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge barrierefrei ermöglichen oder erleichtern.

Einrichtungen für diese Personen sind durch Hinweise zu kennzeichnen.

Die näheren Bestimmungen über die Ausgestaltung und den Betrieb von Schifffahrtsanlagen und Fahrzeugen sind durch Verordnung festzulegen.“

Schiffsbetriebsverordnung

§ 35 Abs 4 gestattet die Weiterfahrt von Fahrgastschiffen bis zur Tagesenddestination selbst dann, wenn ein Besatzungsmitglied (wie MaschinistIn, FahrgastbetreuerIn, LeichtmatrosIn usw) durch „unvorhergesehene Umstände“ (Krankheit, behördliche Anordnung usw) ausfällt. Güterschiffe dürfen die Fahrt nur bis zum nächsten, geeigneten Liegeplatz fortsetzen. Aus Sicht der Sicherheit der Schifffahrt ist diese Unterscheidung sachlich nicht rechtfertigbar, letztlich geht von der Personenschifffahrt dieselbe Gefährdung wie von der Güterschifffahrt aus. Aufgrund der weitaus höheren Personenzahl an Bord, ist vielmehr bei der Fahrgastschifffahrt besondere Vorsicht ein Gebot der Stunde.

Der vorliegende Entwurf sieht die Reduktion der Zahl der sogenannten „Sachkundigen für die Fahrgastschifffahrt“ und der „Fahrgast-ErsthelferInnen“ vor (§ 43). Aus den Erläuterungen geht hervor, dass diese Reduktion auf die „Anpassung an internationale Standards“ und die „Vereinheitlichung der Ausbildung“ zurückzuführen sei. Welche Standards eine verpflichtende Herabsenkung vorsehen, bleibt allerdings unklar. Ebenso bleibt unklar, wo die Vereinheitlichung der Ausbildung der ErsthelferInnen jüngst stattgefunden hat. Im vorliegenden Entwurf erfolgt sie jedenfalls nicht.

Anders als bei den ErsthelferInnen, werden im Entwurf Schritte für die Vereinheitlichung der Ausbildung der Sachkundigen für die Fahrgastschifffahrt gesetzt. Diese Vereinheitlichung ist allerdings nicht in der Lage, die Reduktion der Zahl der Beschäftigten (zum Teil wird deren Anzahl halbiert) zu kompensieren. Die Betreuung von bis zu 1.100 Personen über eine

sachkundige Person mit zwei ErsthelferInnen sicherzustellen (vgl § 43 Abs 1 Z 2), birgt ein enormes Risiko. Dies trifft insbesondere auf außergewöhnliche Ereignisse zu, bei denen die Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt unter anderem die Fähigkeit besitzen müssen, „die Sicherheitseinsatzplanung für die Evakuierung von Teilen oder des gesamten Schiffes unter Berücksichtigung verschiedener Notfallsituationen (zB Rauch, Feuer, Leckage, Gefahr für die Stabilität des Schiffes, von der beförderten Ladung ausgehende Gefahren) umzusetzen“ (vgl Anlage 19 der SchBVO § 23 Abs 1 Z 1). In diesem Zusammenhang wird auf das hohe Durchschnittsalter der Reisenden und die Überalterung zahlreicher Fahrgastschiffe hingewiesen. Beide Faktoren tragen zusätzlich dazu bei, dass eine rasche und problemlose Hilfeleistung (bis zur Evakuierung von Personen) nur mit einer höheren Anzahl an Beschäftigten (Sachkundige für Fahrgastschiffahrt und ErsthelferInnen) sicher zu bewerkstelligen ist. Die hier vorgesehene Reduktion wird seitens der AK abgelehnt.

Auf Rhein und Donau gibt es, insbesondere in der Güterschiffahrt, zahlreiche Familienbetriebe. Dabei ist die ganze Familie, oft über Monate, an Bord und häufig Teil der nautischen Besatzung. Unter den Familienmitgliedern können sich zudem Kinder jeden Alters befinden. Da Minderjährige Kinder auf Güterschiffen besonderen Gefahren ausgesetzt sind, ist in § 36 Abs 5 der Schiffsbetriebsverordnung folgender Passus zu finden:

„Die Person, der die Betreuung an Bord lebender Kinder unter sechs Jahren obliegt, darf nicht Mitglied der Mindestbesatzung sein, es sei denn, es werden Maßnahmen getroffen, um die Sicherheit der Kinder ohne ständige Aufsicht zu gewährleisten.“

Die „Maßnahmen ohne Aufsicht“ werden allerdings nicht weiter spezifiziert und auch zeitlich nicht eingeschränkt. Es stellt sich daher grundsätzlich die Frage, inwieweit die Regelung überhaupt geeignet ist, das Kindeswohl zu garantieren. Es ist weiters fraglich, ob diese Regelung nicht im Widerspruch zu anderen (auch internationalen) Schutz- und Fürsorgebestimmungen für Kinder steht.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

