

3489/AB XXI.GP

Eingelangt am: 25.04.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3529/J-NR/2002 betreffend alarmierende Zustände im Donauschiffahrtsverkehr, die die Abgeordneten Eder, Parnigoni und GenossInnen am 27. Februar 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Was sind exakt die Kontrollaufgaben der Obersten Schifffahrtsbehörde, was jene des Polizei-Donaudienstes?

Antwort:

Die schifffahrtspolizeilichen Aufgaben der Obersten Schifffahrtsbehörde sind in § 38 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 32/2002, angeführt:

“§ 38. (1) Schifffahrtspolizeiliche Aufgaben sind:

1. die Überwachung der die Schifffahrt betreffenden Verwaltungsvorschriften einschließlich jener Verpflichtungen, die sich aus bilateralen und multilateralen Übereinkommen ergeben, insbesondere durch Vorbeugungsmaßnahmen gegen Verwaltungsübertretungen sowie durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind;
2. die Erteilung von Anordnungen gemäß Abs. 3;
3. die Regelung der Schifffahrt, insbesondere die Anbringung, Instandhaltung und Entfernung von Schifffahrtszeichen, die Bezeichnung des Fahrwassers sowie die Errichtung und den Betrieb von Schifffahrtssignalanlagen;
4. die Hilfeleistung für beschädigte Fahrzeuge.

(3) Die in Abs. 2 genannten Organe (Anm: Organe der Schifffahrtspolizei) sind in Wahrnehmung ihrer Aufgaben berechtigt, Fahrzeuge, Schwimmkörper, Schifffahrtsanlagen und schwimmende Anlagen zu betreten und den Schiffsführern, anderen an Bord von Fahrzeugen oder auf Schwimmkörpern befindlichen Personen, Personen, unter deren Obhut Fahrzeuge, Schwimmkörper, Schifffahrtsanlagen oder schwimmende Anlagen gestellt sind, Benutzern von Schifffahrtsanlagen oder schwimmenden Anlagen oder anderen Benutzern der Gewässer oder ihrer Ufer für den Einzelfall Anordnungen zu erteilen. Derartige Anordnungen können insbesondere getroffen werden, wenn es die Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen, die

Flüssigkeit des Verkehrs, die Ordnung an Bord oder beim Stillliegen oder die Überwachung der Einhaltung der oben genannten Verwaltungsvorschriften erfordern. Diese Anordnungen dürfen, wenn es die Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen erfordert, von den Bestimmungen der auf Grund dieses Teiles erlassenen Verordnungen abweichen; sie können auch durch Zeigen geeigneter Schifffahrtszeichen gegeben werden.

(6) Die Schifffahrtspolizeiorgane sind in Wahrnehmung ihrer Aufgaben berechtigt, erforderlichenfalls von den in den §§ 35, 36 und 37a VStG erwähnten Befugnissen unter den dort festgelegten Voraussetzungen Gebrauch zu machen. Im Falle der Widersetzlichkeit des Festzunehmenden haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes den Schifffahrtspolizeiorganen auf deren Ersuchen Hilfe zu leisten."

Demgegenüber beschränken sich die Befugnisse des "Donaudienstes" auf sicherheitspolizeiliche Aufgaben (Straftaten an Bord von Schiffen uä) sowie die Durchführung von Grenzkontrollen. Ob bzw. in welcher Häufigkeit Anlassfälle sicherheitspolizeilicher Art auf der Donau auftreten, kann seitens der Schifffahrtspolizei nicht beurteilt werden; bei schifffahrtspolizeilichen Einsätzen besteht jedenfalls äußerst selten Anlass, wegen Verdachts einer gerichtlich strafbaren Handlung für die unverzügliche Verständigung der nächsten erreichbaren Sicherheitsdienststelle zu sorgen. Die Durchführung der regulären Grenzkontrollen an der EU-Außengrenze erfolgt in Wien - 50 km von der Staatsgrenze entfernt.

Frage 2:

Wer ist für die Kontrollen der Schiffsicherheit von Fahrzeugen auf der Donau zuständig? Wurden in Österreich bisher Kontrollen vorgenommen? Wenn ja, von wem, wie oft, wo und wann?

Antwort:

Zuständig für die Kontrolle der Schiffssicherheit auf der Donau ist die Schifffahrtspolizei. Hinsichtlich des technischen Zustandes von Schiffen wird sie von der - für die Großschifffahrt auf Wasserstraßen hinsichtlich der Zulassung zuständigen - Obersten Schifffahrtsbehörde meines Ressorts unterstützt.

Auf Grund der bilateralen Verträge mit den östlichen Donauanrainerstaaten sowie der Verträge mit der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden beschränkt sich die Kontrolle von Fahrzeugen, die über eine Zulassung eines dieser Staaten verfügen, allerdings auf das Vorhandensein eines gültigen Zulassungsdokumentes; die Prüfung der Übereinstimmung des technischen Zustandes des Fahrzeuges mit den Angaben der Zulassungsurkunde ist aus völkerrechtlichen Gründen nicht möglich. Davon ausgenommen sind selbstverständlich schwerwiegende offensichtliche Mängel, die eine unmittelbare Gefahr für Mensch oder Umwelt darstellen und eine Weiterfahrt des Fahrzeuges aus schifffahrtspolizeilichen Gründen verbieten. Kontrollen der Schiffsdokumente bzw. des Fahrzeugzustandes werden von den Schifffahrtspolizei-Außenstellen in Form von Stichproben, bei augenfälligen Mängeln sowie bei Vorliegen konkreter Verdachtsmomente durchgeführt. Bei Vorliegen augenscheinlicher betrieblicher Mängel ergeht die schifffahrtspolizeiliche Anordnung, diese sofort zu beheben oder - sofern dies nicht möglich ist - deren Beseitigung bei einer bestimmten, in Fahrtrichtung gelegenen Schifffahrtspolizei-Außenstelle nachzuweisen. Bei schwerwiegenden Mängeln wird - wie oben erwähnt - die Weiterfahrt des Schiffes untersagt oder eine Verbringung in die nächstgelegene Werft angeordnet. Bei Fahrzeugen mit österreichischer Zulassung wird im Fall schwerwiegender Mängel darüber hinaus die Zulassungsurkunde eingezogen und erst nach erfolgter Reparatur gegen Vorlage eines

durch eine Klassifikationsgesellschaft oder einen Ziviltechniker für Schiffstechnik ausgestellten Fahrtauglichkeitsgutachtens wieder ausgefolgt.
Statistisches Material über derartige Vorgänge liegt nicht vor.

Frage 3:

Ist es richtig, dass Schleusenwärter einerseits auch für Schiffskontrollen zuständig sind, andererseits aber per Weisung der Obersten Schifffahrtsbehörde die Schleuse während der Kontrolle nicht verlassen und nur auf Sicht kontrollieren dürfen?
Wenn ja, halten Sie diese Regelung für sinnvoll?

Antwort:

Werden von einem Schifffahrtspolizeiorgan auf der Schleuse bei einem Fahrzeug erhebliche Sicherheitsmängel wahrgenommen oder liegen entsprechende Hinweise vor, so erfolgt selbstverständlich eine Kontrolle des Fahrzeuges durch das Schifffahrtspolizeiorgan. Eine Weisung, wonach Schifffahrtspolizeiorgene, die im Schleusen-Schichtdienst Dienst versehen, die Schleusen-Befehlsstelle nicht verlassen dürfen, existiert nicht.

Frage 4:

Ist es zutreffend, dass die Schifffahrtspolizei, abgesehen von den Schleusenwärtern, nur Tagesdienst versieht? Wenn ja, warum ist dies so und halten Sie das für sinnvoll?

Antwort:

Auf den 7 Stromaufsichten wird im Gegensatz zu den 9 Schleusenaufsichten grundsätzlich Tagdienst versehen. Auf Grund der Ausstattung sämtlicher Strommeister mit Mobiltelefonen ist jedoch über die Schleusen-Befehlsstelle die jederzeitige Erreichbarkeit aller Strommeister gegeben. Darüber hinaus ist in den nautisch schwierigen Strecken im Strudengau sowie unterhalb von Wien ein 24 Stunden-Bereitschaftsdienst eingerichtet. Die derzeitige Regelung hat sich als völlig ausreichend erwiesen; bei noch jedem Zwischenfall, bei dem die Anwesenheit der Schifffahrtspolizei erforderlich war, war der zuständige Strommeister samt einer ausreichenden Zahl von Schifffahrtspolizeiorganen zu jeder Tages- oder Nachtzeit raschest an Ort und Stelle.

Frage 5:

Halten Sie die derzeitige Kompetenzregelung zwischen Verkehrsministerium und Innenministerium hinsichtlich der Kontrolle von Donauschiffen für effizient und zufriedenstellend? Wenn nein, was werden Sie dagegen unternehmen?

Antwort:

Die derzeitige Rechtslage regelt die Zuständigkeiten eindeutig (siehe oben "Zu Frage 1"). Aus Sicht des Verkehrsressorts wird kein Anlass gesehen, an der geltenden Rechtslage aus diesem Grund Änderungen vorzunehmen. Es ist aber in Aussicht genommen die Möglichkeit einer Betreuung des öffentlichen Sicherheitsdienstes mit bestimmten schifffahrtspolizeilichen Aufgaben im Verordnungswege mit dem Bundesministerium für Inneres zu erörtern.

Frage 6:

Über welche Verkehrsunfälle auf der Donau hat Ihr Ministerium in den letzten zwei Jahren Kenntnis erlangt? Wer war daran jeweils beteiligt, wann und wo geschahen diese Unfälle jeweils und welche Schiffsmannschaften mit welchen Papieren waren daran beteiligt?

Antwort:

Die Schifffahrtspolizei erlangt über sämtliche Havarien und Zwischenfälle auf der Donau Kenntnis. Festzuhalten ist, dass Unfälle mit Personenschaden auf der Wasserstraße äußerst selten sind und die Beteiligung von Fahrzeugen mit österreichischer Zulassung bzw. österreichischer Unternehmen an Havarien insgesamt in den letzten Jahren unterdurchschnittlich war. Eine signifikante Steigerung der Unfallzahlen auf der österreichischen Donau konnte in den letzten Jahren nicht verzeichnet werden.

Eine Aufstellung der größeren Havarien und Störfälle der Großschifffahrt der Jahre 2000 und 2001 zeigt folgendes Bild, wobei (Seilrisse, geringfügige Ölaustritte, Beschädigungen von Schrammbalken, Ufermauern) nicht berücksichtigt sind;

Aufsichtsbereich Engelhartzell

1. Grundberührung Schubverband "Horn" am 15.2.00; Unternehmen: Slowakei; Zulassung: slowakische Zulassungsurkunde
2. Brand auf FGS "Switzerland" am 4.8.01; Unternehmen: Schweiz; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde

Aufsichtsbereich Aschach**Aufsichtsbereich Ottensheim**

1. Uferberührung FGS "Donauprinzessin" am 25.3.01; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde

Aufsichtsbereich Linz**Aufsichtsbereich Abwinden****Aufsichtsbereich Wallsee****Aufsichtsbereich Grein**

1. Uferberührung Schubverband "Ybbs" am 6.5.00; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
2. Uferberührung Schubverband "Melissa" am 13.5.00; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
3. Uferberührung MGS "Erkel" am 14.7.00; Unternehmen: Ungarn; Zulassung: ungarische Zulassungsurkunde
4. Uferberührung Schubverband "Csepel" am 15.7.00; Unternehmen: Ungarn; Zulassung: ungarische Zulassungsurkunde
5. Uferberührung Schleppverband "Tatabanya" am 8.8.00; Unternehmen: Ungarn; Zulassung: ungarische Zulassungsurkunde
6. Uferberührung Schubverband "Javorina" am 13.8.00; Unternehmen: Slowakei; Zulassung: slowakische Zulassungsurkunde

7. Kollision Schubverband "Tribec" mit Bagger "Marcus" am 24.9.00; Unternehmen: Slowakei ("Tribec") bzw. Österreich ("Marcus"); Zulassung: slowakische ("Tribec") bzw. österreichische ("Marcus") Zulassungsurkunde
8. Uferberührung Schubverband "Javorina" am 12.2.01; Unternehmen: Slowakei, Zulassung: slowakische Zulassungsurkunde
9. Uferberührung Schubverband "Linz" am 12.3.01; Unternehmen: Österreich; Zulassung: österreichische Zulassungsurkunde
10. Uferberührung Schubverband "Tisza" am 23.3.01; Unternehmen: Ungarn; Zulassung: ungarische Zulassungsurkunde
11. Untergang Leichter GK 10076 des Schubverbandes "Linz" am 11.6.01; Unternehmen: Österreich; Zulassung: österreichische Zulassungsurkunde
12. Uferberührung Schubverband "Carrera 4" am 12.6.01; Unternehmen: Österreich; Zulassung: österreichische Zulassungsurkunde
13. Uferberührung MTS "Melanie" am 20.6.01; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde

Aufsichtsbereich Persenbeug

1. Brand auf MGS "Panda" am 1.3.00; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
2. Uferberührung von Schubverband "Plochingen" am 3.6.00; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
3. Uferberührung von MGS "Partenstein" am 13.2.01; Unternehmen: Österreich, Zulassung: österreichische Zulassungsurkunde

Aufsichtsbereich Melk

1. Wassereinbruch nach Grundberührung des MGS "Konrad Brand" am 9.6.00; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
2. Kollision FGS "Austria" mit Schubverband "Carrera I" am 30.12.00; Unternehmen: Schweiz ("Austria") bzw. Österreich ("Carrera I"); Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde ("Austria") bzw. österreichische Zulassungsurkunde ("Carrera I")
3. Uferberührung und Ölaustritt Schubverband "Taurus" am 15.4.01; Unternehmen: Ungarn; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
4. Kollision MGS "Anita", FGS "Switzerland" und MGS "Gaisburg" am 20.7.01; Unternehmen: BRD ("Anita", "Gaisburg") bzw. Schweiz ("Switzerland"); Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunden

Aufsichtsbereich Krems

1. Kollision Koppelverband "Albrecht Altdorfer" mit Brückenpfeiler am 20.1.01; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
2. Wassereinbruch nach Grundberührung des MGS "Tanus" am 30.4.01; Unternehmen: Niederlande; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
3. Uferberührung MTS "Eiltank 8" am 19.7.01; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde

Aufsichtsbereich Altenwörth

1. Brückenkollision FGS "Ukraina" am 13.4.01; Unternehmen: Ukraine; Zulassung: ukrainische Zulassungsurkunde

Aufsichtsbereich Greifenstein

Aufsichtsbereich Wien

1. Kollision Schubverband "Krems" mit Bunkerstation am 29.6.00; Unternehmen: Österreich; Zulassung: österreichische Zulassungsurkunde
2. Kollision Schubverband "Buda" mit Bunkerstation am 17.12.00; Unternehmen: Ungarn, Zulassung: ungarische Zulassungsurkunde
3. Uferberührung FGS "Viking Neptune" am 10.9.01; Unternehmen: Schweiz; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
4. Kollision Schubverband "Sitno" mit Schulschiff "Bertha von Suttner" am 16.9.01; Unternehmen: Slowakei; Zulassung: slowakische Zulassungsurkunde
5. Kollision MGS "Neckerland" mit Schulschiff "Bertha von Suttner" am 20.9.01; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
6. Arbeitsunfall auf FGS "Amadeus II" am 28.9.01; Unternehmen: Österreich; Zulassung: österreichische Zulassungsurkunde
7. Brückenkollision Schubverband "Callisto" am 6.11.01; Unternehmen: BRD; Zulassung: deutsche Donau-Zulassung

Aufsichtsbereich Freudenau

Aufsichtsbereich Wildungsmauer

1. Havarie Schubverband "Harta" mit Schubverband "Nosice" am 16.8.00; Unternehmen: Ungarn ("Harta") bzw. Slowakei ("Nosice"); Zulassung: ungarische ("Harta") bzw. slowakische ("Nosice") Zulassungsurkunde
2. Uferberührung Schubverband "Javorina" am 20.9.00; Unternehmen: BR Jugoslawien; Zulassung: jugoslawische Zulassungsurkunde
3. Kollision Schubverband "Tatry" mit MTS "Almandin" am 1.12.00; Unternehmen: Slowakei ("Tatry") bzw. Österreich ("Almandin"); Zulassung: slowakische ("Tatry") bzw. österreichische ("Almandin") Zulassungsurkunde
4. Grundberührung Schubverband "Baja" am 6.12.00; Unternehmen: Ungarn; Zulassung: ungarische Zulassungsurkunde
5. Grundberührung Schubverband "Giurgiu" am 13.12.00; Unternehmen: Rumänien; Zulassung: rumänische Zulassungsurkunde
6. Uferberührung Schubverband "Excalibur" am 29.1.01; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
7. Uferberührung Schubverband "Spis" am 28.2.01; Unternehmen: Slowakei; Zulassung: slowakische Zulassungsurkunde
8. Kollision MGS "Domaja" mit MTS "Eiltank 8" am 13.3.01; Unternehmen: Niederlande ("Domaja") bzw. BRD ("Eiltank 8"); Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunden

Aufsichtsbereich Hainburg:

1. Grundberührung Schubverband "Carrera 4" am 21.1.00; Unternehmen: Österreich; Zulassung: österreichische Zulassungsurkunde
2. Uferberührung FGS "Delta Star" am 14.8.00; Unternehmen: Rumänien; Zulassung: rumänische Zulassungsurkunde

3. Grundberührung FGS "Sofia" am 16.9.00; Unternehmen: Bulgarien; Zulassung: bulgarische Zulassungsurkunde
4. Grundberührung MTS "Maintank 8" am 16.10.00; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
5. Uferberührung MTS "Melanie" am 24.11.00; Unternehmen: BRD; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
6. Brand auf Schubschiff "Tatry" am 21.1.01; Unternehmen: Slowakei; Zulassung: slowakische Zulassungsurkunde
7. Uferberührung Schubverband "Nosice" am 6.3.01; Unternehmen: Slowakei; Zulassung: slowakische Zulassungsurkunde
8. Grundberührung Schubverband "Csepel" am 1.5.01; Unternehmen: Ungarn; Zulassung: ungarische Zulassungsurkunde
9. Uferberührung MGS "Vanuden 15" am 21.11.01; Unternehmen: Niederlande; Zulassung: Rhein-Zulassungsurkunde
10. Uferberührung MGS "Franz Liszt" am 2.12.01; Unternehmen: Ungarn; Zulassung: ungarische Zulassungsurkunde
11. Untergang Leichter "Traudi" des Schubverbandes "Callisto" am 14.12.01; Unternehmen: BRD; Zulassung: deutsche Donau-Zulassung

Frage 7:

Warum ist es in Österreich im Unterschied zu ganz Europa möglich, dass Flagge, Zulassung, Verfügungsberechtigung und arbeitsrechtliche Bestimmungen nicht einheitlich gesehen werden müssen und man sich nach Kategorie gesondert auf die Bestimmungen verschiedener Staaten stützen kann?

- a) Warum ist in Österreich für ein typengleiches Schiff mit derselben Transportkapazität eine Besatzung von vier Mann ausreichend, während in Deutschland beispielsweise sieben Mann vorgeschrieben sind?
- b) Glauben Sie, dass es sicherheitstechnisch möglich ist, bei einem 24-Stunden-Betrieb mit vier Mann Besatzung noch ein Mann-über-Bord-Manöver durchzuführen?
- c) Ist es richtig, dass diese Festsetzung der Mindestbesatzungszahl per Verordnung geschah? Wenn ja, sind Sie bereit, in Anbetracht der jüngsten Unfälle diese Verordnung aufzuheben? Wenn ja, wann könnte dies geschehen, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 7:

Zulassung und Verfügungsberechtigung sind in Österreich einheitlich und abschließend durch das Schifffahrtsverwaltungsrecht geregelt (ein "Flaggenrecht" wie in der Seeschifffahrt existiert in der Binnenschifffahrt nicht). Arbeits- und Aufenthaltsrecht - welche mit dem Betrieb des Schiffes bzw. dessen Sicherheit in keinem unmittelbaren Zusammenhang stehen - ressortieren aus rechts-systematischen Gründen ("Ressortprinzip") in Österreich traditionell nicht beim Verkehrsministerium.

Antwort zu Frage 7a):

Die Festsetzung der Besatzungsstärke erfolgt in Österreich im Rahmen der Zulassung im Einzelfall auf Grundlage der Bestimmung des § 111 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes. Für Güterschiffe auf Wasserstraßen wurde im Einvernehmen mit der Kammer für Arbeiter und Angestellte, der

Wirtschaftskammer und dem Verkehrsarbeitsinspektorat im Jahr 1999 eine Richtlinie für die Festlegung der Mindestbesetzung erarbeitet. Die in der Zulassungsurkunde eingetragene Mindestbesetzung ist für einen Betrieb mit langen Fahrstrecken auf Wasserstraßen ohne Schleusen ausgelegt, wie er auf der Donau üblich ist. Zur Einhaltung der im Arbeitsrecht vorgeschriebenen Ruhezeiten ist diese Besetzung für Fahrten, bei denen häufig Manöver durchzuführen sind (zB Schleusungen, Wechsel der Verbandszusammenstellungen, Umschlagstätigkeit) entsprechend zu erhöhen.

Bei der Vorschreibung der Mindestbesetzung gemäß Rheinschiffs-Untersuchungsordnung würden sich gegenüber der derzeitigen Praxis, Erhöhungen für größere Verbände ergeben, insbesondere bei Betriebszeiten von über 14 Stunden innerhalb von 24 Stunden. Diese Erhöhungen dürften sich jedoch in erster Linie auf die Fahrt im unteren Donaubereich (Bulgarien, Rumänien) auswirken, in dem auf Grund der von Schleusen unbehinderten Fahrt bisher tatsächlich mit der in der Zulassung festgelegten Mindestbesetzung gefahren werden konnte.

Antwort zu Frage 7b):

Bei einem Mann über Bord-Manöver haben sich sämtliche Besatzungsmitglieder unabhängig von der Betriebsform - dh unabhängig davon, ob sich einzelne Besatzungsmitglieder zu diesem Zeitpunkt gerade in der Ruhezeit befinden - sofort an Deck zu begeben und die zur Bergung erforderlichen Maßnahmen zu treffen. 4 Mann sind dazu ausreichend.

Antwort zu Frage 7c):

Die Festsetzung der Besatzungsstärke erfolgt in Österreich im Rahmen der Zulassung im Einzelfall auf Grundlage der Bestimmung des § 111 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes in enger Anlehnung an die auf dem Rhein geltenden Regelungen (siehe oben "Zu Frage 7a)"). Zur Erfassung einer Besatzungsverordnung wurden seitens des Verkehrsressorts in der Vergangenheit mehrfach Vorstöße unternommen; aufgrund unterschiedlicher Vorstellungen der Sozialpartner ist es jedoch bis dato nicht dazu gekommen. Ein kürzlich ausgearbeiteter neuerlicher Entwurf wird in allernächster Zeit in Begutachtung gehen.

Frage 8:

Warum gibt es für das Schifffahrtspersonal - abgesehen vom Kapitän - keine gesetzlich vorgeschriebenen Ausbildungsnachweise bzw. Qualifikationskriterien? Gibt es in anderen Ländern solche Kriterien? Wenn ja, in welchen Ländern und um welche Kriterien handelt es sich dabei?

Antwort:

Ausbildungsnachweise und Qualifikationskriterien wären Gegenstand einer Besatzungsverordnung (siehe oben "Zu Frage 7c)"). Der Inhalt des aktuellen Verordnungsentwurfs orientiert sich an den bestehenden Vorschriften der Rheinschiffahrts-Untersuchungsordnung.

Frage 9:

a) Mit jeweils welchem finanziellen und bürokratischen Aufwand können in Österreich Kapitänspatente aus der Ukraine, Weißrussland, Rumänien, Bulgarien, Serbien, Kroatien, der Slowakei bzw. Ungarn auf österreichische Patente umgeschrieben werden?

b) Welches bürokratischen und finanziellen Aufwandes bedarf es für einen österreichischen Kapitän jeweils, sein in Österreich gültiges Patent in der Ukraine, Weißrussland, Rumänien, Bulgarien, Serbien, Kroatien, der Slowakei bzw. Ungarn auf ein dort gültiges umzuschreiben?

c)Glauben Sie, dass die in diesem Zusammenhang bestehende Rechtssituation zu Lasten der österreichischen Arbeiternehmerinnen und Arbeitnehmer geht?

Antwort zu Frage 9a):

Gemäß der Bestimmung des § 121 Abs. 3 des Schifffahrtsgesetzes ist einem ausländischen Inhaber eines ausländischen Befähigungsausweises ein entsprechender österreichischer Befähigungsausweis auszustellen, wenn der ausländische Ausweis einem österreichischen Kapitänspatent materiell entspricht und der ausländische Inhaber nachweist, dass er den österreichischen Ausweis für die Führung eines Fahrzeuges eines österreichischen Schifffahrtsunternehmens benötigt; der Geltungsbereich des auszustellenden österreichischen Ausweises wird in diesem Fall entsprechend eingeschränkt.

Die Möglichkeit des § 121 Abs. 3 des Schifffahrtsgesetzes wurde bis dato hauptsächlich von einem österreichischen Mineralölunternehmen im Rahmen dessen Werkverkehrskonzession in Anspruch genommen, welches den Antrag für den Patentinhaber gestellt und damit gleichzeitig den Bedarf an dem Schiffsführer bestätigt hat. An Gebühren werden € 13,- Antragsgebühr und € 3,60 je Beilage fällig, die Ausstellungsgebühr für ein Kapitänspatent beträgt € 21 ,--.

Antwort zu Frage 9b):

Eine Quantifizierung des Aufwandes ist nicht möglich.

Antwort zu Frage 9c):

Nein, weil nicht nur das ausländische Patent dem österreichischen Kapitänspatent materiell gleichwertig sein muss, sondern der ausländische Patentinhaber zusätzlich ein Anstellungsverhältnis bei einem österreichischen Schifffahrtsunternehmen nachweisen muss und damit auch für dieses Arbeitsverhältnis österreichisches Recht gilt.

Frage 10:

Wie viele Anzeigen wurden bislang durch die Schifffahrtspolizei an die zuständigen Behörden gerichtet?

Antwort:

Von der Schifffahrtspolizei wurden in den Jahren 2000 und 2001 155 Anzeigen an die Bezirksverwaltungsbehörden gerichtet. Diese betreffen sowohl die Groß- als auch die Sportschifffahrt

Frage 11:

Ist es Ihrer Ansicht nach Kabotage, wenn beispielsweise ein ukrainisches Schubschiff auf dem österreichischen Teil der Donau österreichische Barge befördert? Glauben Sie, dass es in Österreich Kabotage auf der Donau gibt? Wenn ja, warum wird nichts dagegen unternommen?

Antwort:

Das Verführen leerer Barge stellt keinen Transport einer Ware mittels eines Schiffes dar und erfüllt daher nicht den Tatbestand der Kabotage. Führt ein ukrainisches Unternehmen allerdings mittels befüllter Barge Transporte zwischen österreichischen Donauhäfen durch, liegt sehr wohl Kabotage vor.

Liegen Verdachtsmomente für Kabotage vor, erfolgt durch die Schifffahrtspolizei eine genaue Überprüfung der Schiffs- und Ladungspapiere. Werden die Verdachtsmomente dadurch erhärtet, wird Anzeige bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde erstattet.

Frage 12:

Halten Sie es für sinnvoll, die Regelungen im Bereich der Binnenschifffahrt vom Ausländerbeschäftigungsgesetz losgelöst zu betrachten? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Kompetenzaufteilung zwischen den einzelnen Bundesministerien erfolgt in Österreich (traditionellerweise) nach sachlichen Gesichtspunkten (Real- oder Ressortsystem). Dementsprechend - dh. da die Regelungen der Ausländerbeschäftigung nicht nur Verkehrsgewerbe, geschweige denn ausschließlich das Schifffahrtsgewerbe, betreffen - ressortieren Fragen der Ausländerbeschäftigung nicht beim Verkehrsressort und sind daher folgerichtig auch nicht vom Aufgabenkatalog der Schifffahrtspolizei umfasst (siehe oben § 38 Abs. 1 Z 1 Schifffahrtsgesetz Überwachung der die Schifffahrt betreffenden Verwaltungsvorschriften ...").