

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
A-1031 Wien Radetzkystraße 2



OBERSTE SCHIFFAHTSBEHÖRDE

An das

Parlament, Parlamentsdirektion
z.H. Herrn PRUCKNER

1010 Wien

Sachbearbeiter: Dr. Linhart
Telefon: 0222 711 62 / 5901

Sekretariat: Fr. Novak
Telefon: 0222 711 62 / 5903

Telefax: (0222) 711 62 / 5999

Wien, 29.9.1995

Betr.: Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetz (SSEG);
Entwurf

Sehr geehrter Herr Pruckner!

<i>Gesetzentwurf</i>	
Zl.	P1 - GE/19 P5
Datum	2 P. P. 1 P P5
Verteilt	2. 10. 95 ✓

Wie am 28.9.1995 telefonisch besprochen, übermitteln wir Ihnen in der Beilage nachträglich 25 Exemplare des Entwurfes des Seeschiffahrtsgesetzes samt Vorblatt und Erläuterungen sowie des Versendungsschreibens. Wir bedauern unser Versehen.

Beilage

Mit freundlichen Grüßen

(i.A. Dr. Linhart)



REPUBLIK ÖSTERREICH
**Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr**

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmowv
Telex 61 3221155 bmowv
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/1099 (Verkehrspolitik)
DVR: 0090204

An das
Bundeskanzleramt
Verfassungsdienst
Ballhausplatz 2
1010 Wien

Sachbearbeiter Dr. Linhart
Tel.: (0222) 711 62 D 901

GZ.: 554.030/1-V/9-1995

Betr.: Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetz (SSEG),
Entwurf;
Begutachtungsverfahren

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Oberste Schifffahrtsbehörde, übermittelt in der Anlage den Entwurf eines Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetzes samt Vorblatt und Erläuterungen mit dem Ersuchen, hiezu bis spätestens

15. September 1995

Stellung zu nehmen. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt eine Äußerung nicht vorliegen, wird angenommen, daß gegen den Entwurf keine Einwendungen bestehen.

Hinsichtlich der Bestimmungen des Entwurfs, mit denen den Klassifikationsgesellschaften hoheitliche Aufgaben des Bundes übertragen bzw. entzogen werden (§§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 und 3) oder die Amtshandlungen auf fremdem Hoheitsgebiet ermöglichen (§ 13 Abs. 1), wird im Hinblick auf die Bestimmung des Art. 9 Abs. 2 B-VG davon ausgegangen, daß diese nicht in den Rang von Verfassungsbestimmungen zu erheben sind.

Anlage

Wien, am 1. August 1995
Für den Bundesminister:
Dr. WITTMANN

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Verteiler zu GZ 554.030/1-V/9/95

An die/das/den

1. Verkehrsarbeitsinspektorat, im Hause
2. Bundeskanzleramt
Verfassungsdienst
Ballhausplatz 2, 1010 Wien
3. Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten
Ballhausplatz 2, 1010 Wien
4. Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten
Völkerrechtsbüro
Ballhausplatz 2, 1010 Wien
5. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1, 1010 Wien
6. Bundesministerium für Finanzen
Himmelpfortgasse, 1010 Wien
7. Bundesministerium für Umwelt
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
8. Bundesministerium für Jugend und Familie
Franz Josefs-Kai 51, 1010 Wien
9. Bundesministerium für Gesundheit und Konsumentenschutz
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
10. Bundesministerium für Inneres
Herrengasse 7, 1010 Wien
11. Bundesministerium für Justiz
Museumstraße 7, 1070 Wien
12. Bundesministerium für Landesverteidigung
Dampfschiffstraße 2, 1030 Wien
13. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
Stubenring 1, 1010 Wien
14. Bundesministerium für Arbeit und Soziales
Stubenring 1, 1010 Wien
15. Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten
Minoritenplatz 5, 1010 Wien

- 2 -

16. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst
Minoritenplatz 5, 1010 Wien
17. Verbindungsstelle der Bundesländer
Schenkenstraße 4, 1010 Wien
18. Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
19. Bundesarbeitskammer
Prinz Eugen-Straße 20 - 22, 1040 Wien
20. Volksanwaltschaft
Singerstraße 17, 1010 Wien
21. Bundes-Ingenieurkammer
Karlsgasse 9, 1040 Wien
22. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
Rotenturmstraße 13, 1013 Wien

Entwurf**xxx. Bundesgesetz zur Erfüllung**

des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See samt Anlage,

des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973,

des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen,

des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966,

des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten und der Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (L 319/28) und

der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (L 319/20)

(Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetz - SSEG)

Der Nationalrat hat beschlossen:

- 2 -

B e g r i f f s b e s t i m m u n g e n

§ 1. Im Sinne dieses Gesetzes gelten als:

1. "SOLAS-Übereinkommen": Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und das Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See samt Anlage, BGBl.Nr. 435/1988 in der jeweils geltenden Fassung;
2. "MARPOL-Übereinkommen": Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973, BGBl.Nr. 434/1988 in der jeweils geltenden Fassung;
3. "Seestraßenordnung": Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen, BGBl.Nr. 529/1977 in der jeweils geltenden Fassung;
4. "Freibord-Übereinkommen": Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966, BGBl.Nr. 381/1972 in der jeweils geltenden Fassung;
5. "STCW-Übereinkommen": Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, BGBl.Nr. xxx/1995 in der jeweils geltenden Fassung;
6. "Klassen-Richtlinie": Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden;

- 3 -

7. "Österreichisches Seeschiff": Seeschiff, das nach dem Seeschifffahrtsgesetz, BGBl.Nr. 174/1981 in der jeweils geltenden Fassung, zur Seeschifffahrt zugelassen ist;
8. "Reeder": der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden österreichischen Seeschiffes (§ 484 HGB);
9. "Klassifikationsgesellschaft": eine Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisation, die Sicherheitsüberprüfungen für die Behörde gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden vornimmt.

S a c h l i c h e r G e l t u n g s b e r e i c h

§ 2. (1) Das SOLAS-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Kapitel I Regel 3 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen ausgenommen sind.

(2) Das MARPOL-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. 3 des MARPOL-Übereinkommens ausgenommen sind.

(3) Die Seestraßenordnung findet auf alle österreichischen Seeschiffe Anwendung.

(4) Das Freibord-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. 5 des Freibord-Übereinkommens ausgenommen sind.

(5) Das STCW-Übereinkommen findet auf die Besatzungen österreichischer Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. III des STCW-Übereinkommens ausgenommen sind.

- 10 -

3. der Anlage III zum Freibord-Übereinkommen

auszustellen.

(3) Ist eine Klassifikationsgesellschaft gemäß § 4 Abs. 1 ermächtigt, werden die in Abs. 1 genannten Zeugnisse von dieser ausgestellt, das in Abs. 1 Z 6 genannte Zeugnis im Einvernehmen mit der Behörde. Die Zeugnisse sind für den nach dem SOLAS-, MARPOL- oder Freibord-Übereinkommen höchstzulässigen Zeitraum auszustellen; Verlängerungen der Geltungsdauer sind zulässig.

F r e i b o r d - Ü b e r e i n k o m m e n

§ 8. (1) Als Kennzeichen gemäß Regel 7 der Anlage I zum Freibord-Übereinkommen sind neben dem Freibordring, oberhalb des waagrechten Striches, links die Buchstaben "AS", rechts zwei Kennbuchstaben der betrauten Klassifikationsgesellschaft anzubringen.

(2) Ein Schiff darf nur dann zu einer Reise auslaufen, wenn es mit einer Freibordmarke und den Lademarken versehen ist und gültige Zeugnisse an Bord sind.

S e e s t r a ß e n o r d n u n g

§ 9. (1) Die Kapitäne österreichischer Seeschiffe haben die Bestimmungen der Seestraßenordnung einzuhalten.

(2) Durch Verordnung können weitere Verkehrsvorschriften für die Hohe See erlassen werden, soweit es die Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere die Verhütung von Schiffszusammenstößen, erfordert. Diese Vorschriften haben mit der Seestraßenordnung in Einklang zu stehen; auch für diese Bestimmungen gilt die Verpflichtung gemäß Abs. 1.

- 11 -

S T C W - Ü b e r e i n k o m m e n

§ 10. (1) Die Qualifikation von Kapitänen, Offizieren, Brücken- und Maschinenwache gehenden Schiffssleuten sowie Rettungsbootleuten österreichischer Seeschiffe hat den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens zu entsprechen.

(2) Besatzungsmitglieder aus Staaten, die dem STCW-Übereinkommen nicht beigetreten sind, haben eine den Anforderungen des STCW-Übereinkommens entsprechende Qualifikation nachzuweisen.

(3) Durch Verordnung können Besatzungsvorschriften erlassen werden, soweit es der Schutz des menschlichen Lebens und der Sachwerte auf See sowie der Schutz der Meeresumwelt erfordern.

P f l i c h t e n d e s R e e d e r s u n d d e s K a p i t ä n s

§ 11. (1) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat dieses in einem solchen Zustand zu erhalten, daß es den Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL- und Freibord-Übereinkommens sowie der aufgrund der §§ 5 und 6 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen entspricht.

(2) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes darf dieses nicht ohne die nach dem SOLAS-, MARPOL- und Freibord-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verwenden.

(3) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes muß die nach dem Freibord-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken dauerhaft und deutlich sichtbar am Schiff anbringen lassen.

- 12 -

- (4) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat dafür Sorge zu tragen, daß es gemäß den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens sowie der aufgrund der §§ 6 und 10 erlassenen Verordnungen besetzt und eine jederzeitige wirksame Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern gewährleistet ist.
- (5) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes oder ein vom Kapitän Beauftragter hat die im SOLAS- und MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Tagebücher zu führen.
- (6) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes darf mit diesem nur auslaufen, wenn am Schiff die nach dem Freibord-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken angebracht sind und das Schiff über die nach dem SOLAS-, MARPOL- und Freibord-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verfügt.
- (7) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes hat die Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL-, Freibord-Übereinkommens, der Seestraßenordnung und des STCW-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 5, 6, 9 und 10 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen einzuhalten.
- (8) Bei Verstößen gegen die Verpflichtungen des Abs. 5 und 6 hat der Reeder den Kapitän zu rügen und dafür zu sorgen, daß weitere Verstöße unterbleiben. Bei einem schwerwiegenden Verstoß, insbesondere wenn dadurch Menschen schwer verletzt oder getötet wurden oder eine größere Anzahl von Personen in Lebensgefahr geriet, hat die Behörde den Reeder aufzufordern, dem Kapitän die Führung des Schiffes zu entziehen. Der Reeder hat dieser Aufforderung ehestmöglich nachzukommen.

U n f a l l e

§ 12. Der Kapitän hat jeden Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, unverzüglich dem Reeder mitzuteilen. Der Reeder hat ehestmöglich die Behörde davon zu verständigen. Die Behörde hat jeden Unfall eines österreichischen Seeschiffes zu untersuchen und die Ur-

- 13 -

sachen und den Verlauf des Unfalles aufzuklären. Der Reeder hat der Behörde zur Aufklärung des Unfalles alle verfügbaren Unterlagen vorzulegen. Die Behörde kann, wenn es der Untersuchung dienlich ist, den Kapitän und die übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung vernehmen.

A m t s h a n d l u n g e n

§ 13. (1) Die Behörde darf Amtshandlungen zur Erfüllung der in § 1 genannten Staatsverträge im Hoheitsgebiet eines anderen Staates durchführen, soweit es dieser Staat zuläßt.

(2) Erwachsen dem Bund aus der Durchführung des Eiszachdienstes gemäß Kapitel V Regel 6 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen Kosten, so hat er diese Kosten dem Reeder des österreichischen Seeschiffes, das den Eiszachdienst in Anspruch genommen hat, zum Ersatz vorschreiben.

B e h ö r d e n

§ 14. (1) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes - ausgenommen für Verwaltungsstrafverfahren - ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

(2) Die Bezirksverwaltungsbehörde ist für Verwaltungsstrafverfahren nach diesem Bundesgesetz zuständig.

(3) Gegen Bescheide der Bezirksverwaltungsbehörde ist die Berufung an den unabhängigen Verwaltungssenat für Verwaltungssachen zulässig.

(4) Die Kosten für die Tätigkeiten der Klassifikationsgesellschaften, einschließlich der in § 4 genannten Überprüfungen, Untersuchungen, Besichtigungen, Anmarkungen und Ausstellung von Zeugnissen und Gutachten sind vom Reeder zu tragen.

(5) Hat die Behörde wegen eines österreichischen Seeschiffes Amtshandlungen im Ausland durchzuführen, sind deren Kosten, einschließlich der Reise- und Aufenthaltskosten, der Behörde vom Reeder zu ersetzen.

(6) Hat die Behörde wegen der Kontrolle von Klassifikationsgesellschaften Amtshandlungen im Ausland durchzuführen, sind deren Kosten, einschließlich der Reise- und Aufenthaltskosten, der Behörde von der Klassifikationsgesellschaft zu ersetzen.

Strafbestimmungen

§ 15. (1) Wer gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes verstößt, begeht, auch wenn die Tat im Ausland begangen wird, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 100 000 S zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 begeht, wer

1. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes der Verpflichtung nicht nachkommt, das Schiff in einem solchen Zustand zu erhalten, daß es den Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL- oder Freibord-Übereinkommens sowie der aufgrund der §§ 5 und 6 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen entspricht (§ 11 Abs. 1);
2. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes dieses ohne die nach dem SOLAS- und MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse zur Seeschiffahrt verwendet (§ 11 Abs. 2);
3. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, daß das Freibordzeichen und die Lademarken dauerhaft und deutlich sichtbar am Seeschiff angebracht werden (§ 11 Abs. 3);

- 15 -

4. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, daß es nach den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens sowie der aufgrund der §§ 6 und 10 erlassenen Verordnungen besetzt oder eine jederzeitige wirksame Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern gewährleistet ist (§ 11 Abs. 4);
5. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes der Aufforderung der Behörde, dem Kapitän die Führung des Schiffes zu entziehen, nicht ehestmöglich nachkommt (§ 11 Abs. 8);
6. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes die Behörde von einem Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, nicht ehestmöglich verständigt oder die zur Aufklärung des Unfalles zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht vorlegt (§ 12);
7. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die im SOLAS- und MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Tagebücher nicht führt (§ 11 Abs. 5);
8. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes mit diesem ausläuft, obwohl am Schiff nicht die nach dem Freibord-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken angebracht sind oder das Schiff nicht über die nach dem SOLAS- und MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verfügt (§ 11 Abs. 6);
9. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL-, Freibord-Übereinkommens, der Seestraßenordnung oder des STCW-Übereinkommens oder der auf Grund der §§ 5, 6, 9 und 10 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen verstößt (§ 11 Abs. 7);

- 16 -

10. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes dem Reeder einen Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, nicht unverzüglich mitteilt (§ 12).

(3) Wurde gegen den Kapitän eines österreichischen Seeschiffes ein Verwaltungsstrafverfahren wegen einer Verwaltungsübertretung eingeleitet, so ist der Reeder als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigter gemäß § 10 AVG bzw. § 9 Zustellgesetz, BGBl.Nr. 200/1982 in der jeweils geltenden Fassung, anzusehen. Dies gilt nicht, wenn der Kapitän im Einzelfall eine andere Person mit dem Wohnsitz im Inland als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigten gemäß § 10 AVG bzw. § 9 Zustellgesetz, BGBl.Nr. 200/1982 in der jeweils geltenden Fassung, bevollmächtigt.

(4) Verstößt der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Bestimmungen des SOLAS-, Freibord-, MARPOL-Übereinkommens oder der Seestraßenordnung in den Hoheitsgewässern eines anderen Staates, der dem SOLAS-, MARPOL- oder Freibord-Übereinkommen oder der Seestraßenordnung angehört, und hat dieser Staat den Kapitän wegen dieser Handlung bestraft, ist die ausländische Strafe in die von der Behörde zu verhängende einzurechnen oder von der Verhängung abzusehen, wenn die von der Behörde zu verhängende Strafe gegenüber der ausländischen nicht ins Gewicht fiele.

(5) Eine Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 liegt nicht vor, wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(6) Die Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens gemäß Abs. 1 steht der Erlassung und Vollstreckung eines Bescheides, mit dem der Auftrag erteilt wird, einen Zustand zu beseitigen, der den Vorschriften des SOLAS-, MARPOL- oder Freibord-Übereinkommens oder den aufgrund der §§ 5 und 6 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen zuwiderläuft, nicht entgegen.

(7) Die wegen Verwaltungsübertretungen nach diesem Bundesgesetz eingehobenen Strafgelder fließen dem Bund zu.

- 17 -

Inkrafttreten

§ 16. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit dem auf seine Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

(2) Verordnungen aufgrund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Diese Verordnungen dürfen frühestens mit dem in Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt in Kraft gesetzt werden.

Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften

§ 17. Mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl.Nr. 382 in der Fassung BGBl.Nr. 611/1977 und BGBl.Nr. 174/1981, zur Erfüllung des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 außer Kraft.

Weitergeltung bestehender Vorschriften

§ 18. Die auf der Grundlage der in § 17 genannten Rechtsvorschrift erlassenen Bestimmungen der Seeschiffahrtsverordnung, BGBl.Nr. 189/1981 in der Fassung BGBl.Nr. 502/1994, gelten als auf der Grundlage dieses Bundesgesetzes erlassen.

Vollziehung

§ 19. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

Anlage
zu § 3 Abs. 2

**Mindestkriterien für die Anerkennung von
Organisationen als Klassifikationsgesellschaften**

A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1. Die Organisation verfügt über weitreichende Erfahrungen mit der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Handelsschiffen.
2. Die Organisation hat eine Flotte von mindestens 1.000 Seeschiffen mit jeweils mehr als 100 Bruttoraumzahl (BRZ) mit insgesamt mindestens 5 Millionen Bruttoraumzahl (BRZ) klassifiziert.
3. Die Organisation beschäftigt eine der Zahl der klassifizierten Schiffe angemessene Zahl an technischen Mitarbeitern. Für eine Flotte in der unter Z 2 genannten Größenordnung sind 100 hauptamtliche Besichtiger erforderlich.
4. Die Organisation verfügt über ein umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen, welches veröffentlicht und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert wird.
5. Die Organisation veröffentlicht jährlich ihre Schiffsregister.
6. Die Organisation ist nicht von Schiffseignern oder Schiffsbauern oder anderen abhängig, die gewerblich Schiffe bauen, ausrüsten, instand halten oder betreiben. Die Organisation ist in bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig.

B. BESONDERE ANFORDERUNGEN

1. Die Organisation verfügt über
 - a) eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für technische Aufgaben sowie Leitungs-, Hilfs- und Forschungsaufgaben, die den Aufgaben und den klassifizierten Schiffen angemessen ist und darüber hinaus für die Weiterentwicklung der Fähigkeiten und die Pflege des Vorschriftenwerks sorgt, und
 - b) ein weltweites Netz von ausschließlich für sie tätigen technischen Mitarbeitern oder von technischen Mitarbeitern anderer anerkannter Organisationen.
2. Die Organisation arbeitet nach standesrechtlichen Grundsätzen.

- 2 -

3. Die Organisation wird so geleitet und verwaltet, daß die Vertraulichkeit der von der Verwaltung geforderten Auskünfte gewahrt bleibt.
4. Die Organisation ist bereit, der Verwaltung sachdienliche Auskünfte zu erteilen.
5. Die Leitung der Organisation hat ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich niedergelegt und stellt sicher, daß diese Politik auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird.
6. Die Organisation hat ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt und schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen, steht mit den Normen EN 45004 (Überprüfungsstellen) und EN 29001 - in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen - im Einklang und stellt unter anderem sicher, daß
 - a) das Vorschriftenwerk der Organisation systematisch erstellt und fortgeschrieben wird;
 - b) das Vorschriftenwerk der Organisation befolgt wird;
 - c) die Vorschriften für die hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, eingehalten werden;
 - d) die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die Zusammenarbeit der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der Organisation erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt sind;
 - e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen ausgeführt werden;
 - f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen Mitarbeitern und Verwaltungsmitarbeitern, die unmittelbar von der Organisation beschäftigt werden, vorhanden ist;
 - g) die wichtigsten hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen durchgeführt oder unmittelbar von ihnen überwacht werden;
 - h) die Besichtiger sich systematisch fortbilden und ihre Kenntnisse laufend auffrischen;
 - i) das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie das wirksame Funktionieren des Qualitätssicherungssystems anhand von Aufzeichnungen belegt wird;

- 3 -

- j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten an allen Standorten der Organisation besteht.
7. Die Organisation weist ihre Fähigkeit nach,
- a) ein vollständiges und angemessenes eigenes Vorschriftenwerk zu Schiffskörpern, Maschinen und elektrischen Einrichtungen sowie Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen entwickeln zu können und auf dem neuesten Stand zu halten, dessen Qualität international anerkannten technischen Normen entspricht, auf deren Grundlage die Zeugnisse im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens und die Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe (hinsichtlich der Angemessenheit der Bauausführung und der wichtigsten Maschinenanlagen an Bord der Schiffe) sowie die Freibord-Zeugnisse (hinsichtlich der Angemessenheit der Schiffsfestigkeit) ausgestellt werden können;
 - b) alle Überprüfungen und Besichtigungen durchführen zu können, die gemäß den internationalen Übereinkommen für die Ausstellung von Zeugnissen vorgeschrieben sind, einschließlich der Mittel, die notwendig sind, um durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals die Verwendung und die Instandhaltung der landgestützten und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand des Zeugnisses sein sollen, zu beurteilen.
8. Das Qualitätssicherungssystem der Organisation ist von einer unabhängigen Prüfstelle zertifiziert, die von der Verwaltung des Staates, in dem die Organisation niedergelassen ist, anerkannt.
9. Die Organisation gestattet Vertretern der Verwaltung und anderen Beteiligten, sich an der Entwicklung ihres Vorschriftenwerks zu beteiligen.

VORBLATT

PROBLEM:

Österreich ist in den Jahren 1972 bis 1995 folgenden internationalen Übereinkommen der International Maritime Organisation (IMO) beigetreten:

- Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See samt Anlage (SOLAS-Übereinkommen),
- Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973 (MARPOL-Übereinkommen),
- Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen (Seestraßenordnung),
- Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Übereinkommen) und
- Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen).

Weiters sind folgende EU-Richtlinien auf dem Gebiet des Seeschiffahrtsrechtes umzusetzen:

- Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (STCW-Richtlinie) und
- Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Klassen-Richtlinie).

Die genannten Übereinkommen und Richtlinien sind durch Bundesgesetze gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG zu erfüllen.

ZIEL und LÖSUNG:

Durch das Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetz (SSEG) sollen die genannten Übereinkommen und Richtlinien in die österreichische Rechtsordnung übernommen werden.

ALTERNATIVEN:

Keine.

- 2 -

EU-KOMPATIBILITÄT:

Das SSEG wird den erhöhten Anforderungen der EU-Seeverkehrspolitik gerecht und bewirkt die erforderliche Umsetzung von EU-Richtlinien.

KOSTEN:

Keine.

ERLÄUTERUNGEN

Allgemeiner Teil

Österreich ist in den Jahren 1972 bis 1995 folgenden internationalen Übereinkommen der International Maritime Organisation (IMO) beigetreten:

- Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See samt Anlage (SOLAS-Übereinkommen),
- Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973 (MARPOL-Übereinkommen),
- Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen (Seestraßenordnung),
- Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 (Freibord-Übereinkommen) und
- Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen).

Weiters wurden im Jahre 1994 folgende EU-Richtlinien auf dem Gebiet des Seeschiffahrtsrechtes erlassen:

- Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (STCW-Richtlinie) und

- 2 -

- Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Klassen-Richtlinie).

Die genannten Übereinkommen enthalten zahlreiche Bestimmungen, die noch innerstaatlich zu erfüllen sind. Die Richtlinien sind als solche ebenfalls in innerstaatliches Recht umzusetzen. Größtenteils kann auf den Text des "Erfüllungsgesetzes" BGBl.Nr. 382/1972 idF BGBl.Nr. 174/1981 zurückgegriffen werden, mit dem das SOLAS 1960-Übereinkommen, die Seestraßenordnung und das Freibord-Übereinkommen erfüllt werden und in dem einige Bestimmungen der Klassen-Richtlinie vorweggenommen sind:

- **Seestraßenordnung und Freibord-Übereinkommen:**

Diese Übereinkommen wurden bereits mit dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 erfüllt, dessen diesbezügliche Bestimmungen daher unverändert in das SSEG übernommen werden.

- **SOLAS-Übereinkommen:**

Bei der Erfüllung dieses Übereinkommens wird im SSEG auf die Änderungen Bedacht genommen, die sich aufgrund der Unterschiede zwischen dem "alten" SOLAS 1960-Übereinkommen und dem nunmehr geltenden SOLAS-Übereinkommen ergeben; im übrigen werden auch hier die Bestimmungen des "Erfüllungsgesetzes" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen.

- **Klassen-Richtlinie:**

Einige grundsätzliche Bestimmungen der Klassen-Richtlinie finden sich ebenfalls bereits im "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972; diese werden daher in das SSEG übernommen.

- 3 -

Besonderer Teil

Zu § 1 Begriffsbestimmungen

In § 1 werden die für die Anwendung und Verständlichkeit des Gesetzes erforderlichen Begriffe definiert.

Zu § 2: Sachlicher Geltungsbereich

Der sachliche Geltungsbereich ergibt sich aus den einzelnen Übereinkommen.

Zu § 3: Klassifikationsgesellschaften

Abs. 1 wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen.

Abs. 2 in Zusammenhalt mit der Anlage dient der Umsetzung der Klassen-Richtlinie.

Zu § 4: Übertragung von Zuständigkeiten

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen und an die neuen Übereinkommen angepaßt.

Zu § 5: Befreiungen und Abweichungen

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.NR. 382/1972 übernommen und an die neuen Übereinkommen angepaßt.

Zu § 6: Verordnungen

Die Bestimmung stellt die Basis für die neu zu erlassende Seeschifffahrtsverordnung dar; sie wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.NR. 382/1972 übernommen und an die neuen Übereinkommen angepaßt.

Zu § 7: Zeugnisse

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen und an die neuen Übereinkommen angepaßt; sie entspricht bereits dem von der EU geforderten Sicherheitsstandard (Hafenstaatkontrolle).

- 4 -

Zu § 8: Freibord-Übereinkommen

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen und an den aktuellen Stand des Übereinkommens angepaßt.

Zu § 9: Seestraßenordnung

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen und an den aktuellen Stand des Übereinkommens angepaßt.

Zu § 10: STCW-Übereinkommen

Das STCW-Übereinkommen enthält Bestimmungen über die Qualifikation der Besatzungsmitglieder, die sich deckungsgleich in der STCW-Richtlinie wiederfinden. Mit der Bestimmung des § 10 erfolgt die Umsetzung des Übereinkommens und der Richtlinie.

Zu § 11: Pflichten des Reeders und des Kapitäns

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen und an die neuen Übereinkommen angepaßt.

Zu § 12: Unfälle

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen.

Zu § 13: Amtshandlungen

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen.

Zu § 14: Behörden

Die Bestimmung über Behörden wurde analog der Bestimmungen über die Fälle der Ministerienkompetenz im Schiffahrtsgesetz 1990 gestaltet.

Zu § 15: Strafbestimmungen

Die Bestimmung wurde aus dem "Erfüllungsgesetz" BGBl.Nr. 382/1972 übernommen und an die neuen Übereinkommen angepaßt; sie korrespondiert mit der Bestimmung des § 11.

- 5 -

Zu § 18: Weitergeltung bestehender Vorschriften

Mit dieser Bestimmung soll gewährleistet sein, daß die auf der Grundlage des "Erfüllungsgesetzes" BGBl.Nr. 382/1972 erlassenen Bestimmungen der Seeschifffahrtsverordnung weiter gelten.