

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (814 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz, das Bundesgesetz vom 27. Jänner 1976 über die Behördenzuständigkeit und die Ahndung von Verwaltungsübertretungen in Angelegenheiten der Schifffahrt auf dem Bodensee sowie über die Änderung des Schifffahrtspolizeigesetzes und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden (Schifffahrtsrechtsnovelle 2005)

Seit Erlassung des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, hat sich in der Verwaltungspraxis und aufgrund fortschreitender Entwicklungen, etwa im Bereich europäischer Integration oder bei den Kommunikationstechnologien, ein Bedarf an Erneuerung und Anpassung diverser Rechtsvorschriften ergeben, der in den bisherigen Novellierungen, zuletzt mittels Bundesgesetz BGBl. I Nr. 102/2003, noch nicht berücksichtigt werden konnte. Zahlreiche Verweise im 7. Teil – Schiffsführung – erfordern eine textliche Bereinigung.

Die Bezeichnung „Schifffahrtspolizei“, eine Verwaltungspolizei, führte in der Vergangenheit mehrfach zur Verwechslung mit auf der Donau tätigen Einheiten der öffentlichen Sicherheit. Die Einführung des Begriffs „Schifffahrtsaufsicht“ dient der Klarstellung und deutlichen Erkennbarkeit der zwingend voneinander getrennten Organisationen. Die Schifffahrtspolizei, künftig Schifffahrtsaufsicht, gründet ihre Existenz auf die internationalen Verpflichtungen gemäß der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, BGBl. Nr. 40/1960. Aus dieser ergibt sich das Erfordernis einer speziellen nautischen Ausbildung der Aufsichtsorgane. Der sogenannte „Strommeister“ braucht langjährige Erfahrung, um schiffahrtsbezogene Sachverhalte beurteilen zu können.

Das Bundesgesetz vom 27. Jänner 1976 über die Behördenzuständigkeit und die Ahndung von Verwaltungsübertretungen in Angelegenheiten der Schifffahrt auf dem Bodensee sowie über die Änderung des Schifffahrtspolizeigesetzes, BGBl. Nr. 65/1976, und das Seeschifffahrtsgesetz, BGBl. Nr. 174/1981, bedürfen geringfügiger Aktualisierung.

Das Zulassungsverfahren für Yachten auf See soll vereinfacht werden.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 28. April 2005 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters die Abgeordneten Dipl.-Ing. Elke **Achleitner**, Heidemarie **Rest-Hinterseer** und Petra **Bayr** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kukacka**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Klaus **Wittauer** und Werner **Miedl** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu § 58 Abs. 13 des Schifffahrtsgesetzes:

Die Ausarbeitung eines Abfallwirtschaftsplanes für die Schifffahrt auf österreichischen Wasserstraßen ist so weit gediehen, dass eine die Donau in Wien, Niederösterreich und Oberösterreich umfassende Sammlung und Entsorgung von Ölen, Ölrückständen und ölhaltigen Wässern unter Heranziehung so genannter ‚Entöler-Boote‘ in Aussicht genommen wurde. Sobald derartige Dienstleistungen außerhalb der Häfen angeboten werden, ist ein starker Rückgang des Bedarfes in den Häfen zu erwarten, weshalb für diesen Fall die Möglichkeit vorgesehen wird, im Verordnungswege neben der Verpflichtung der Häfen zur Vor-

haltung umfangreicher technischer Sammel- und Entsorgungseinrichtungen die wahlweise Alternative einer nachweislichen Beteiligung an einem im westeuropäischen Raum bereits erfolgreich erprobten Entsorgungssystem als Ersatz für einen Teil der vorgeschriebenen Anlagen zu eröffnen.

Zu § 68 Abs. 2 Z 2 des Schifffahrtsgesetzes:

Diese Bestimmung dient der Präzisierung derjenigen Leistungen der Häfen, die durch die von den Schifffahrtsunternehmen für die Benützung der Häfen und deren Einrichtungen zu entrichtenden Hafentgelte abgedeckt sein sollen. Damit soll verhindert werden, dass einerseits Fahrzeuge unzumutbar hohe Mengen an Ölen, Ölrückständen und ölhältigen Wässern ohne zusätzliche Kosten entsorgen oder andererseits Fahrzeuge ausschließlich zur Inanspruchnahme der Entsorgungsleistung in den Hafen einfahren, ohne dass dieser Leistung ein nennenswertes Hafentgelt gegenübersteht.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf in der Fassung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Klaus **Wittauer**, Werner **Miedl**, Kolleginnen und Kollegen einstimmig angenommen.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Christoph **Kainz** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2005 04 28

Christoph Kainz

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmann