

**BUNDESKANZLERAMT VERFASSUNGSDIENST**

GZ • BKA-600.147/0001-V/5/2007

ABTEILUNGSMAIL • V@BKA.GV.AT

BEARBEITER • HERR MMAG DR PATRICK SEGALLA

PERS. E-MAIL • PATRICK.SEGALLA@BKA.GV.AT

TELEFON • 01/53115/2353

554.000/0001-IV/W1/2007

An die  
Parlamentsdirektion  
Parlament  
1017 Wien

Antwort bitte unter Anführung der GZ an die Abteilungsmail

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Schifffahrtsgesetz geändert wird;

Begutachtung; Stellungnahme

In der Anlage übermittelt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 6. Juli 1961 seine Stellungnahme zum oben angeführten Gesetzesentwurf.

31. Oktober 2007  
Für den Bundeskanzler:  
Georg LIENBACHER

Elektronisch gefertigt

**BUNDESKANZLERAMT ■ VERFASSUNGSDIENST**

GZ • BKA-600.147/0001-V/5/2007

ABTEILUNGSMAIL • V@BKA.GV.AT

BEARBEITER • HERR MMAG DR PATRICK SEGALLA

HERR DR GERHARD KUNNERT1

PERS. E-MAIL • PATRICK.SEGALLA@BKA.GV.AT

TELEFON • 01/53115/2353

An das

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie

Antwort bitte unter Anführung der GZ an die Abteilungsmail

w1@bmvit.gv.at

**Betreff:** Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Schifffahrtsgesetz geändert wird;

Begutachtung; Stellungnahme

Zum mit der do. oz. Note übermittelten Gesetzesentwurf samt Beilagen nimmt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst wie folgt Stellung:

### I. Allgemeines:

Zu **legistischen Fragen** darf allgemein auf die Internet-Adresse <http://www.bundeskanzleramt.at/legistik> hingewiesen werden, unter der insbesondere

- die [Legistischen Richtlinien 1990](#) (im Folgenden zitiert mit „[URL ...](#)“),
- das [EU-Addendum](#) zu den Legistischen Richtlinien 1990 (im Folgenden zitiert mit „[RZ .. des EU-Addendums](#)“),
- der - für die Gestaltung von Erläuterungen weiterhin maßgebliche - Teil IV der [Legistischen Richtlinien 1979](#),
- die Richtlinien für die Verarbeitung und die Gestaltung von Rechtstexten ([Layout-Richtlinien](#)) und
- verschiedene, legistische Fragen betreffende Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst

zugänglich sind.

Die **Gemeinschaftsrechtskonformität** des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes ist vornehmlich vom do. Bundesministerium zu beurteilen.

## **II. Zum Gesetzesentwurf:**

### Zum Gesetzesstitel:

Laut Entwurfstitel lautet der Titel des zu ändernden Gesetzes „Schiffahrtsgesetz“, während im Rechtsinformationssystem des Bundes nach wie vor von der alten Rechtschreibform „Schiffahrtsgesetz“ die Rede ist. Sollte letzteres dem tatsächlichen Rechtsstand entsprechen, wird angeregt, das Schiffahrtsgesetz durch eine entsprechende Novellenbestimmung in Schiffahrtsgesetz umzubenennen.

### Zu Z 2 (§ 2):

Zwecks besserer grammatischer Konkordanz wird angeregt, in der Novellierungsanordnung vor der Wortfolge „folgende Z 34 bis 41“ das Wort „werden“ einzufügen.

### Zu Z 5 (§ 24):

Abs. 8, 9 und 11 lassen offen, durch wen taktische und strategische Verkehrsinformationen erstellt werden sollen. Eine derartige Angabe wäre zwecks besserer Verständlichkeit dieser Bestimmungen zweckmäßig.

Die Bestimmung des Abs. 14, wonach gewisse Daten u.a. auf Anweisung der Schiffsaufsicht „als Beweismittel verwendet werden“ dürfen, könnte als Beweisregelung für behördliche und gerichtliche Verfahren dahingehend interpretiert werden, dass diese Daten nur mit Genehmigung der Schifffahrtsaufsicht bzw. der anderen genannten Stellen als Beweise verwendet werden dürfen. Eine solche Auslegung ist wohl nicht beabsichtigt (und auch der Sache nach sehr problematisch, weil die verfahrensrechtlichen Beweisregelungen eingeschränkt würden); eine Klarstellung sollte daher erfolgen (offenbar soll es sich bei dieser Regelung um eine Zielbestimmung handeln: Die Daten dürften gespeichert werden, um als Beweismittel verwendet zu werden. Falls dem so ist, sollte dies ausdrücklich klargestellt werden).

### Zu Z 15 (§ 124):

Da kein § 128 Abs. 4 Z 4 existiert und offenbar auch nicht eingefügt werden soll, ist davon auszugehen, dass sich der Verweis vielmehr auf § 128 Abs. 4 Z 3 letzter Satz

---

1 Aus datenschutzrechtlicher Sicht.

beziehen sollte (dies wäre auch in den Erläuterungen zu berücksichtigen, in welchen ein § 128 Abs. 4 Z 4 erwähnt wird).

Zu Z 16 und 17:

Entsprechend der Vorgangsweise im restlichen Entwurf sollte es statt „Im § xy wird angefügt“ besser „Dem § xy wird angefügt“ lauten.

Zu Z 18 (§ 132 Abs. 1):

Fraglich ist, was unter einer „entsprechenden Eignung“ zu verstehen ist. § 132 erwähnt derzeit eine solche Eignung nicht; vielmehr stellen § 132 Abs. 4 ff für die Prüferbestellung auf bestimmte ausdrückliche Kriterien ab. Um möglichst Klarheit darüber zu schaffen, welche Eignung ein technischer Prüfer, der auch als nautischer Prüfer eingesetzt wird, aufweisen muss, wird angeregt, unmittelbar an die existierenden Regelungen in § 132 Abs. 4 ff anzuknüpfen.

**II. Anmerkungen aus datenschutzrechtlicher Sicht:**

Zu Z 5 (§ 24)

Aus dem normativen Gesamtzusammenhang – insbesondere unter Berücksichtigung von Art. 9 der Richtlinie 2005/44/EG vom 7.9.2005 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 415/2007 vom 13. März 2007 sowie (EG) Nr. 414/2007 vom 13. März 2007 – ergibt sich, dass die in Abs. 7 enthaltene Verordnungsermächtigung die Verwendung personenbezogener Daten betrifft.

Zu Abs. 9 wird angemerkt, dass selbst unter Rückgriff auf die übrigen Absätze des § 24 nicht erschließbar erscheint, welche „Zwecke“ hier angedacht sind. Im Gegensatz zu Abs. 7, wo die Anknüpfung an nationale oder internationale Vorschriften immerhin noch unter dem eingrenzbaren Gesichtspunkt der „schiffs- und reisebezogenen Meldungen“ erfolgt, muss die in Abs. 9 gewählte Anknüpfung als weithin unbestimmt angesehen werden und entspricht daher nicht den Determinierungsanforderungen, die sich aus dem in Verfassungsrang stehenden § 1 Abs. 2 DSG 2000 für Eingriffe in das Grundrecht auf Datenschutz ergeben.

Weiters wird angeregt, zu prüfen, ob die in Abs. 7 vorgesehene Verordnungsermächtigung sowie die in Abs. 10 vorgesehenen Ermächtigung, durch Verordnung die Ausrüstung von Fahrzeugen zur Abgabe automatisierter Identitäts- und Positi-

onsmeldungen vorzuschreiben, allenfalls auf gewerbliche Wasserfahrzeuge reduziert werden könnten. Wenn die Nutzung von Freizeitbooten zwingend dazu führen würde, dass durch staatlich vorgeschriebene automatisierte Schifffahrtsinformationssysteme der genaue Weg, der mit solchen Fahrzeugen zurückgelegt wird bzw. deren Position erfasst und dokumentiert und damit gleichsam das Freizeitverhalten der Bootsinhaber nachvollziehbar würde, so schiene dies in einem Spannungsverhältnis mit dem Grundrecht auf Datenschutz der Betroffenen zu stehen. Es fragt sich insbesondere, ob in solchen Fällen wirklich ein das Recht des Betroffenen auf Geheimhaltung überwiegender Interesse der staatlichen Behörde an Erhalt und Verwendung dieser Daten argumentiert werden kann. Die Erläuterungen geben darüber keinen Aufschluss.

Zu Abs. 13, in welchem wiederum auf nicht näher spezifizierte, in nationalen und internationalen Vorschriften festgelegte Zwecke abgestellt wird, ist sinngemäß auf die Ausführungen zu Abs. 9 zu verweisen. Weiters scheint die Speicherfrist von bis zu drei Jahren für sämtliche Identitäts- und Positions meldungen im Hinblick auf den Speicherzweck als unverhältnismäßig hoch. Überdies fragt es sich, ob für taktische und strategische Verkehrs Informationen nicht auch mit anonymisierten Informationen das Auslangen gefunden werden könnte. Zutreffendenfalls würde der allgemeine datenschutzrechtliche Grundsatz des § 6 Abs. 1 Z 5 DSG 2000 (baldmöglichste Anonymisierung des Personenbezuges) eine solche Vorgangsweise rechtlich gebieten.

Zu Abs. 14 wird angemerkt, dass eine unbefristete Speicherung von Daten von vornherein den Vorgaben des § 1 Abs. 2 letzter Satz DSG 2000 bzw. § 6 Abs. 1 Z 5 DSG 2000 zuwiderlaufen. Auch in Fällen einer Havarie scheint ein Bedarf an der Speicherung wohl nur bis zur endgültigen Klärung eines solchen Falles bzw. des Abschlusses allfälliger sich anschließender Gerichtsverfahren zu bestehen. Hinsichtlich der Fälle mit Personenschaden stellt sich die Frage, ob nicht anstelle des „öffentlichen Sicherheitsdienstes“ die zuständigen Behörden für ein derartiges Ersuchen um Speicherung von Daten genannt werden sollten (z. B. Sicherheitsbehörden, Justizbehörden). Dem „öffentlichen Sicherheitsdienst“, kommt keine Behördeneigenschaft zu, sondern es handelt sich dabei lediglich um einen Oberbegriff für die verschiedenen Wachkörper (vgl. § 5 Abs. 2 SPG).

Zu Abs. 17 wird hinsichtlich des Datenaustausches mit anderen Staaten angemerkt, dass eine Vereinbarung im Gesetzesrange bestehen muss. Dies ergibt sich aus § 1

Abs. 2 DSG 2000, wonach Eingriffe durch Behörden nur aufgrund einer gesetzesrangigen Grundlage erfolgen dürfen.

### **III. Zu Vorblatt, Erläuterungen und Textgegenüberstellung:**

#### Zum Allgemeinen Teil der Erläuterungen:

Gemäß § 14 Abs. 1 BHG ist jedem Entwurf für (ua.) ein Bundesgesetz von dem Bundesminister, in dessen Wirkungsbereich der Entwurf ausgearbeitet wurde, eine den Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 BHG entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen anzuschließen, aus der insbesondere hervorzugehen hat, wie hoch die durch die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen voraussichtlich verursachten Ausgaben oder Einnahmen sowie Kosten oder Erlöse für den Bund im laufenden Finanzjahr und mindestens in den nächsten drei Finanzjahren zu beziffern sein werden. Eine solche Darstellung kann dem vorliegenden Entwurf nicht entnommen werden.

Auf die finanziellen Folgen einer Missachtung von Verpflichtungen nach der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, muss hingewiesen werden.

Diese Stellungnahme wird im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 6. Juli 1961 u.e. auch dem Präsidium des Nationalrats zur Kenntnis gebracht.

31. Oktober 2007  
Für den Bundeskanzler:  
Georg LIENBACHER

Elektronisch gefertigt