



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/W1 (Recht)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 554.025/0002- IV/W1/2012	UV/GSt/Ma	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105	16.2.2012

Entwurf für eine Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes, der Seeschiffahrts-Verordnung und der Jachtzulassungsverordnung

Mit vorliegendem Entwurf soll ein leichter Zugang zur Jachtführung im Ausland ermöglicht werden. Es werden die Anforderungen an künftige JachtführerInnen spezifiziert und die formale Ausstellung der Zertifikate genormt. Ebenso werden Klarstellungen für die privatrechtliche Registrierung von Yachten getroffen. Da es keine Handelsschiffe mehr unter Österreichischer Flagge gibt und aller Voraussicht nach auch künftig kein Bedarf gegeben ist, soll die Eintragungsmöglichkeit von Handelsschiffen in das Österreichische Schiffsregister fallen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) regt - in Ermangelung einer eigenen Meeresküste - an, den Aufwand für die Seeschiffahrt grundsätzlich zu minimieren. Die Republik Österreich sollte sich sukzessive aus der Seeschiffahrt zurückziehen um den Verwaltungsaufwand zu optimieren und dadurch die Mittel zielgerichteter einsetzen zu können. Das vorgesehene Verbot des Eintrags von Handelsschiffen in ein nationales Register kann dabei nur ein erster Schritt sein. Ziel sollte jedenfalls die vollständige Schließung des nationalen Registers sein. Davon wären hauptsächlich im Ausland eingesetzte Vergnügungsboote wie Yachten betroffen, wobei derzeit keine Registrierungspflicht besteht. Beispielhaft wird in diesem Zusammenhang auf andere Binnenländer verwiesen, die, wie etwa Liechtenstein, kein Seeregister betreiben. Seitens der BAK wird zudem angemerkt, dass die Vergnügungsschiffahrt im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern (etwa dem Privat-Pkw) nicht bzw nur in einem sehr geringen Ausmaß besteuert wird. Wenn mit der Vergnügungsschiffahrt schon ein beträchtlicher Aufwand betrieben wird, sollte dieses Verhältnis korrigiert werden und die Jachtschiffahrt entsprechend besteuert werden.

Dem Rückzug aus einem Gebiet mit nahezu inexister nationaler Bedeutung wird im vorliegenden Entwurf nicht im vollen möglichen Umfang entsprochen. Vielmehr erscheint der

mit diesen Regelungen verbundene Aufwand, insbesondere bei der Ausstellung von nationalen Zertifikaten (deren Erwerb international nicht einmal verpflichtend ist), keinesfalls gerechtfertigt. Die Sicherstellung des Freizeitvergnügens einiger weniger außerhalb des Bundesgebietes ist aus Sicht der BAK nicht Ziel der nationalen Verkehrspolitik.

Beispielhaft wird auf Malta und Zypern verwiesen, die sich bei der Eisenbahn, einem Verkehrsträger der in ihrem Hoheitsgebiet inexistent ist, aus der Europäischen Rechtsetzung größtenteils zurückgezogen haben (vgl RL 91/440/EG idgF). Angemerkt wird auch, dass Österreich einige Belange der Hochsee, etwa die Fangquoten und Kontingente der Seefischerei, nicht mehr behandelt.

Die BAK fordert das BMVIT auf, die Möglichkeit der gänzlichen Einstellung der Ausstellung eigener Zertifikate zu prüfen und gegebenenfalls durch multilaterale oder durch EU-Regelungen bzw Kooperationsabkommen zu ersetzen. Ebenso ist das Bundesministerium für Justiz aufgerufen, das nationale Seeschiffregister aufgrund der Bedeutungslosigkeit endgültig zu schließen.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
f.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
f.d.R.d.A.