

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie (bmvit)

Radetzkystraße 2
1030 Wien

28.2.2012

per eMail: w1@bmvit.gv.at
cc: rainer.gaupmann@bmvit.gv.at

VKSÖ 4600 Wels Dr.Groß – Strasse 10a

Betrifft: GZ: BMVIT-554.025/0002-IV/W1/2012
Entwurf zum Bundesgesetz, mit dem das Seeschifffahrtsgesetz
geändert wird

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem von Ihnen ausgesendeten Entwurf für eine Änderung des „Seeschifffahrts-
gesetzes“, der „Seeschifffahrtsverordnung“ und der „Jachtzulassungsverordnung“ im
Rahmen des Begutachtungsverfahrens (Ihr Schreiben vom 10.1.2012) erlauben wir
uns, im Wege elektronischer Post an die genannte Adresse w1@bmvit.gv.at folgen-
de

S t e l l u n g n a h m e

zu übermitteln.

I.

Erklärtes Ziel (im Vorblatt des Entwurfes) ist die verfassungskonforme Regelung von
Befähigungsausweisen für den Jachtspor auf See aufgrund des genannten verfas-
sungsrechtlichen Erkenntnisses: Erfordernis der Schaffung von Einrichtungen zum
Erwerb eines amtlichen Befähigungsausweises zur selbständigen Führung von Jach-
ten auf See und damit die Festlegung der notwendigen Anforderungen an den Jacht-
sport **betreuende Organisationen**, um auf Grundlage der von Ihnen **im Privat-
rechtsverhältnis** ausgestellten Befähigungsnachweise (**Ausbildungsnachweise**)

Zertifikate für die Führung von Jachten auf See gemäß den Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen ausstellen zu können.

Ziel ist, gemäß Abs 3 der Erläuterungen des Allgemeinen Teiles, die Überlegung, „wie **Österreicherinnen und Österreichern ein leichterer Zugang zur Jachtführung** ermöglicht, im Wesentlichen die Ablegung einer Schiffsführerprüfung vor Behörden eines anderen Staates und in einer **anderen Sprache erspart** werden können“, wobei nach dem Grundsatz „soviel Staat wie nötig, so wenig Staat wie möglich“ vorzugehen beabsichtigt ist. Unter Hinweis auf die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes G 277/09, V 108/09-16, vom 15.12.2010, geht es darum, „zumindest einen erweiterten Adressatenkreis mit Rücksichtnahme auf Gleichheitsgrundsätze umschreibende Regelung zu erlassen“. Es geht weiters darum, „sämtlichen diesem Sport **zugewandten Rechtspersonen** (wie Vereine, Unternehmen) zu ermöglichen, ihren Ausbildungsnachweisen **den gleiche Statuts** wie jenen der **bisher berücksichtigten Vereinsverbände** zu vermitteln“, gemeint: MSVÖ und ÖSV.

II.

Der vorliegend einschreitende **Verband Konzessionierter Schiffsführerschulen Österreichs** (VKSÖ) strebt daher – in Entsprechung des höchstgerichtlichen Erkenntnisses – die tatsächliche Gleichstellung in **Abänderung der bisherigen Fokussierung** auf die beiden genannten „ausgelagerten Unternehmen“ MSVÖ und ÖSV an. In bisheriger Korrespondenz und Aussendung etwa des ÖSV scheint aus dortiger Sicht im vorliegenden Entwurf **keine wesentliche Änderung** erkannt zu werden: So wird etwa in einer Aussendung von Jänner 2012 „an alle Ausbildungsstätten mit ÖSV-Lizenz“ mit dem Titel „Novelle zum Seeschifffahrtsgesetz“ unter dem Titel „was wird sich für Sie ändern?“ ausgeführt, dass sich „**generell für Sie als Ausbildungsstätte keine wesentlichen Änderungen ergeben**“ sollten, weil, so die Aussendung, der ÖSV „davon ausgehe, dass die angesprochenen Ausbildungsstätten mit ÖSV-Lizenz“ den qualitativen Höchststandard, den die österreichische Führerscheinausbildung hat, **weiterhin hochgehalten werden. Auch soll die Prüfung**

weiterhin von privaten Institutionen, also vor allem von ÖSV und MSVÖ, abgenommen werden. Bzw: Deren Prüfer.

Auf die diesbezügliche Aussendung von Jänner 2012 und auf den weiteren Hinweis auf Seite 2 „zwischen dem BMVIT und den Verbänden ÖSV und MSVÖ war bereits im Frühsommer ein Konsens betreffend die gesetzlichen Neuregelungen gefunden“ worden, **wird verwiesen** (Beilage ./1); in dem Schreiben wird auch bedauert, dass „in der Folge **massive Interventionen und Lobbyismus** dazu geführt“ hätte, dass der „ursprüngliche Fahrplan (?) nicht eingehalten werden konnte“. Den bisherigen „begünstigten Unternehmen“ gemäß den bisherigen, vom Verfassungsgerichtshof aufgehobenen Bestimmungen des § 15 Abs 2 SeeSchFG schwebt daher offenbar aufgrund der Tatsache, „da wir unverändert theoretische Prüfungen abnehmen, insoweit weder dem ausbildungswilligen Konsumenten, noch den Ausbildungsstellen Nachteile erwachsen sollten“ keine wesentliche Änderung vor Augen. Vorgelegt werden etwa 2 Seiten aus der März-Nummer der Yachtrevue 2012 (Beilage ./2), wo sogar auf das Verfahrensgeschehen, initiiert vom VKSÖ, eingegangen wird und etwa zitiert wird „sein Ziel hat Koller mit dem Urteil nicht erreicht; auch nach neuer Rechtslage wird er es **extrem schwer haben, die staatlichen Normen zu erfüllen und die Genehmigung für IC-taugliche Führerscheine zu erhalten**“. Auf die weiteren Ausführungen „was jetzt passiert“ in der dritten Spalte der Seite 12 wird verwiesen.

Diesen Bestrebungen in Richtung einer möglichst weitgehenden Beibehaltung der Fokussierung auf ÖSV und MSVÖ als „begünstigte Unternehmen“ iSd alten § 15 Abs 2 SeeSchFG widerspricht aus nahe liegenden Gründen anhand der ergangenen Judikatur der **VKSÖ**. Dies etwa auch unter Hinweis auf eine schon im Jahre 2004 ergangene Judikatur (etwa 4 R 33/04h des OLG Wien beiliegend, ./3).

So springt etwa dem VKSÖ auch die Tatsache ins Auge, dass unter § 15a des Entwurfes „Aufsichtsrecht des Bundes“ mit der Anfügung der Absätze 5 – 7 zu § 56 in Absatz 7 festgelegt ist, dass Bewerberinnen und Bewerber ... **die vor Inkrafttreten**

des nunmehr zu ändernden Seeschiffahrtsgesetze „theoretische Prüfung beim **MSVÖ oder beim ÖSV erfolgreich abgelegt** haben, von der theoretischen Prüfung“ **befreit sein sollen**, sofern die praktische Prüfung innerhalb von 2 Jahren erfolgreich abgelegt wurde. Für die Einschreiterin stellt sich die Frage und wird dies als gleichheitswidrig hervorgehoben, dass der **VKSÖ dieser Begünstigung** nicht gleichgestellt werden soll. Auch wir fordern die Anerkennung unserer Prüfungen.

III.

Der einschreitende VKSÖ verweist auf folgende Überlegungen und hebt folgende Bedenken zum Entwurf hervor: Im § 202 Abs 5 des **Entwurfes der Verordnung** sind für die seemännische Praxis und die Seefahrterfahrung gemäß des Absatzes 1 „hinsichtlich der Anforderungen an die Bewerberinnen und Bewerber unter anderem gemäß der letzten Zeile dieser Bestimmung der Nachweis der seemännischen Praxis **mittels Logbuch**“ nachzuweisen. Auf die **praktische Schwierigkeit** derartiger Nachweise wird verwiesen: Nicht nur ist die Ablichtung (Fotokopierung) und Lagerung von Logbüchern mit einem hohen Aufwand verbunden, ist die technische Schwierigkeit für die Führung solcher Logbücher in der Praxis zu beachten.

Dies insbesondere unter folgendem Aspekt:

Wenn jemand über Jahre bei Segeltörns mitfährt, schreibt er kein Logbuch! Eine Meilenbestätigung muss daher genügen, ausgestellt vom jeweiligen Skipper, nicht nur von einem bestimmten Verein.

IV.

Zur Frage „Funkzeugnis LRC“: Im § 204 Abs 2 wird unter Punkt 5 für Prüfer im Fahrtbereich 3 und 4 ein Funkzeugnis LRC gefordert bzw. ein allgemeines Sprechfunkzeugnis.

Ein Prüfer stellt, vereinfacht ausgedrückt, eine Maske über den Multiple Choice Test und stellt die Punkteanzahl fest; die Notwendigkeit eines Funkscheines ist dazu nicht

verständlich und wird als **überschießend** angesehen: Beim Fahrtbereich 2 und 3 sollte das UKW-Betriebszeugnis ausreichend sein.

Dies vor allem aus folgendem Grund:

Kein Prüfungsschiff (Charterschiff) verfügt über einen Grenz/Kurzwellensprechfunk oder Immersat an Bord. Auch finden die Prüfungen immer im Fahrtbereich 2 statt.

An dieser Stelle wird hervorgehoben, dass sich die Frage stellt, auf welchem Fahrzeug die Praxisprüfung auf See stattfinden soll: Charterschiffe haben keine Zulassung als Ausbildungsschiffe; die Gefahr für Ausbildungsstätten im Ausland, der Schwarzarbeit bezichtigt zu werden, scheint gegeben, also mit dem Vorwurf, ohne gewerberechtliche Genehmigung nach lokalem Recht zu arbeiten. Ein österreichisches Schiff etwa, welches den Seebrief nur für Sportausübungen hat, verfügt über keine Gewerbezulassung. Damit stellt sich auch – namentlich auch für die Via Donau bzw. die Republik Österreich – die Gefahr einer Mithaftung, wobei zu berücksichtigen ist, dass die österreichischen Patente nicht zu Ausbildungstörns im Ausland berechtigen, auch nicht für Prüfungen.

Zu bedenken ist auch, dass im Vordergrund zu stehen hat, dass sowohl die theoretische wie die praktische Ausbildung professionell durchgeführt wird und die Tatsache, dass alle Kursteilnehmer, die eine Ausbildung für FB3 oder FB4 machen, ohnehin in jedem Fall ein Funkzeugnis (GMDSS) zu absolvieren haben.

Der Prüfer ist – schon rein rechtlich gesehen – für das Funkgerät eines Bootes nicht zuständig und hat im Funkbereich ebenfalls nichts zu prüfen.

Eine 5-jährige Tätigkeit eines Prüfers in der Ausbildung kann rechtens wohl nur durch die entsprechende Existenz eines angemeldeten Betriebes nachgewiesen werden, andernfalls würde der oder die betroffene Prüfer mit einer Nachfrage in Richtung einer „Schwarzarbeit“ konfrontiert sein.

Schließlich wird auf folgende Fakten verwiesen: In Kroatien stellt sich die heutige Situation so dar, dass Prüfungen von bis zu 450 Personen an einem Tag, an einer Prüfungsstelle, vorkommen bzw. Gegebenheit sind. Unter diesem Aspekt muss dem Gesetzgeber klar sein, dass mit den aufgezeigten Vorgaben kaum noch österreichische Staatsbürger zu den österreichischen Prüfungen kommen würden, dies umso weniger, als durch den EU-Beitritt von Kroatien der „kroatische Schein ein EU-Schein“ sein wird. Auch in diesem Zusammenhang ist auf die Intensität und Bonität der Ausbildung zu verweisen: Auch in einer Autofahrschule ist, mit Abholung des Führerscheines „noch kein Perfektionist herausgekommen“. Selbstverständlich ist auch der einschreitende VKSÖ für eine gute Ausbildung mit einer Praxis, die Grundkenntnisse sehr gut vermittelt. Er spricht sich aber gegen überschießende Bestimmungen und Anforderungen aus.

Wir sind auch für eine gute Ausbildung mit einer Praxis, die Grundkenntnisse sehr gut vermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Für den VKSÖ

Wolfgang Koller