



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmow
Telex 61 3221155 bmow
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/8498 (Verkehrspolitik) 1599
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204

An das/den/die

lt. Verteiler

Gesetzesentwurf	
Zl. 14	-GE/1995
Datum	27.1.1995
Verteilt	30. Jan. 1995

Sachbearbeiter: Mag. Krammer

Tel.: (0222) 711 62 DW

1501

Erw. d. B. Fr. 3.3 P5

Zl. 159.400/1-I/5-94

A. Peyerl

Betreff: Entwurf 1994 eines Bundesgesetzes über sichere Container

Das "Internationale Übereinkommen über sichere Container (CSC)", BGBl.NR. 522/1987, ist auf Grund des vom Nationalrat anlässlich der Genehmigung gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG gefaßten Beschlusses durch Erlassung eines Bundesgesetzes zu erfüllen.

Das vorliegende Gesetz bewirkt die Anwendbarkeit des CSC bei internationaler und nationaler Beförderung von Containern und führt insbesondere die im CSC enthaltenen Regelungsaufträge bzw. -ermächtigungen hinsichtlich der Durchführung des Prüf- und Zulassungsverfahrens sowie der Kontroll- und Strafbestimmungen aus.

Bereits im März 1989 wurde auf der Grundlage zweier Vorentwürfe und Arbeitssitzungen ein Gesetzesentwurf erstellt und zur Begutachtung ausgesandt. Nach einigen Änderungen wurden die Arbeiten nicht mehr fortgeführt, da es sinnvoll erschien, das sich bereits abzeichnende Akkreditierungsgesetz abzuwarten. In der Folge konnten die Arbeiten wieder aufgenommen werden.

Der detaillierte Inhalt des nun vorliegenden Entwurfs ist aus dem Vorblatt und den Erläuterungen ersichtlich. Auf Grund der langen Zeitspanne und der nicht unwesentlichen Änderungen gegenüber dem vorangegangenen ist ein neuerliches Begutachtungsverfahren unumgänglich.

- 2 -

Der beigeschlossene Entwurf eines Bundesgesetzes über sichere Container (CSCG) samt Erläuterungen wird dem Präsidium des Nationalrates in 25-facher Ausfertigung zugeleitet und allen anderen Stellen mit dem Ersuchen übermittelt, hiezu eine Stellungnahme bis

spätestens 3. März 1995

abzugeben.

Die begutachtenden Stellen werden ersucht, 25 Abdrucke ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten.

Beilage: Gesetzentwurf, Vorblatt und Erläuterungen

Wien, am 19. Januar 1995

Für den Bundesminister:

Dr. Kafka

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



Verteiler:

An das / den / die

1. Präsidium des Nationalrates
2. Präsidentschaftskanzlei
3. Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
4. Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
5. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
6. Bundesministerium für Arbeit und Soziales
7. Bundesministerium für Jugend und Familie
8. Bundesministerium für Gesundheit und Konsumentenschutz
9. Bundesministerium für Umwelt
10. Bundesministerium für Finanzen
11. Bundesministerium für Inneres
12. Bundesministerium für Justiz
13. Bundesministerium für Landesverteidigung
14. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
15. Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten
16. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst
17. Rechnungshof
18. Herrn Landeshauptmann von Burgenland
19. Herrn Landeshauptmann von Kärnten
20. Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich
21. Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich
22. Herrn Landeshauptmann von Salzburg
23. Herrn Landeshauptmann von Steiermark
24. Herrn Landeshauptmann von Tirol
25. Herrn Landeshauptmann von Vorarlberg
26. Herrn Landeshauptmann von Wien
27. Verbindungsstelle der österr. Bundesländer

- 2 -

28. Wirtschaftskammer Österreich
29. Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte
30. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
31. Österreichischen Landarbeiterkammertag
32. Österreichischen Städtebund
33. Österreichischen Gemeindebund
34. Österreichischen Gewerkschaftsbund
35. Vereinigung österr. Industrieller
36. Kommission zur Vereinheitlichung und Vereinfachung der österr. Rechtsordnung
37. Volksanwaltschaft
38. Vereinigung österr. Richter
39. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
40. Bundes-Ingenieurkammer
41. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
42. Österreichische Ärztekammer
43. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs
44. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
45. Kuratorium für Verkehrssicherheit
46. Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club
47. Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
48. Verband der Versicherungsunternehmungen Österreichs
49. Österreichische Normungsinstitut
50. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband
51. Arbeiter-Samariter-Bund
52. Österreichische Rote Kreuz
53. Austrian Airlines
54. Erste Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft
55. Österreichische Forschungszentrum Seibersdorf
56. Technischen Überwachungsverein - Wien
57. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge

VORBLATT

I. Problem:

Das für Österreich mit 28. August 1987 in Kraft getretene "Internationale Übereinkommen über sichere Container (CSC)", BGBl. Nr. 552/1987, enthält in einzelnen Punkten, wie Zuständigkeit für die Prüfung und Zulassung, Durchführung von Kontrollen oder Bestimmungen über Strafen, nur allgemeine legislatorische Aufträge an die Mitgliedstaaten und ist auf Grund des vom Nationalrat anlässlich der Genehmigung des CSC gemäß Art. 50 B-VG gefaßten Beschlusses durch Erlassung eines Bundesgesetzes zu erfüllen.

II. Ziel:

Allgemeine Anwendung und Vollziehbarkeit der Bestimmungen des CSC in Österreich.

III. Inhalt:

- Anwendung des CSC für den internationalen und nationalen Verkehr (das CSC selbst gilt nur für die internationale Beförderung von Containern);
- Prüfung und Begutachtung der Container(typen) durch für diesen Fachbereich akkreditierte Stellen;
- Zulassung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr;
- Pflichten des Eigentümers und der an der Beförderung Beteiligten sowie daran anknüpfende Strafbestimmungen, um sicherzustellen, daß nur mängelfreie und, soweit es das Gesetz verlangt, zugelassene und gekennzeichnete Container befördert werden;
- Kontrollen je nach Verkehrsträger durch Organe verschiedener Behörden und des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die zu Maßnahmen entsprechend der Gefährlichkeit des Verstoßes ermächtigt sind;

IV. Alternativen:

Keine

V. EG-Konformität:

Dem CSC gehören nahezu alle europäischen Staaten einschließlich der Staaten der

- 2 -

EU an. Vom CSC zum Teil abweichende Regelungen enthält das Gesetz nur in dem Bereich, in dem es das Übereinkommen auch auf nationale Beförderungen zur Anwendung bringt, allerdings ohne dabei diskriminierende Einschränkungen vorzusehen.

VI. Kosten:

Durch die Vollziehung dieses Bundesgesetzes werden Personal- und Sachkosten entstehen.

Hinsichtlich der Zulassung von in- und ausländischen Containern gemäß CSC in Österreich ist deren Höhe mangels Vorhersehbarkeit der Inanspruchnahme im voraus nicht bestimmbar (die Zulassung gemäß CSC kann unter allgemeiner Anerkennungspflicht und unabhängig von örtlichen Anknüpfungspunkten in jedem Mitgliedstaat erfolgen). Eine allfällige Belastung des Staatshaushaltes kann jedoch durch Festsetzung entsprechender Verwaltungsabgaben begrenzt werden. Die Kosten für die vorgesehenen Prüfungen, Berichte und Gutachten hat der Antragsteller ohnedies selbst zu tragen.

Auch bezüglich der Inanspruchnahme der Behörden auf Grund von Beanstandungen liegen noch keine Erfahrungen vor. Die Kosten für die Kontrollorgane werden jedenfalls gering sein. Eine aufwendige Schulung ist nicht nötig, ebensowenig zusätzliches Personal, da die Kontrolle von Containern weitgehend im Rahmen anderer Kontrollen mitzuvollziehen ist.

Stand 23. Dezember 1994

Entwurf

Bundesgesetz vomüber sichere Container (CSC-Erfüllungsgesetz - CSCG)

Anwendungsbereich

§ 1. Dieses Bundesgesetz ist anzuwenden auf Container, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, und auf die Beförderung solcher Container. Es gelten die Begriffsbestimmungen des Art. II des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) samt Anlagen, BGBl. Nr. 552/1987. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Wird auf Bestimmungen des CSC oder seiner Anlagen verwiesen, so sind diese in ihrer jeweils gemäß Art. IX und X CSC für Österreich geltenden und in Österreich ordnungsgemäß kundgemachten Fassung anzuwenden.

Zulässigkeit der Beförderung

§ 2. (1) Container dürfen im Geltungsbereich dieses Bundesgesetzes nur befördert werden, wenn sie unter der Verantwortung einer der Vertragsparteien des CSC gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens zugelassen und mit einem ordnungsgemäßen Sicherheitszulassungsschild gekennzeichnet sind.

(2) Einer Zulassung und Kennzeichnung gemäß Abs. 1 bedürfen nicht:

1. Container, die besonders für den Luftverkehr entwickelt wurden,
2. Wechsellaufbauten, die nur auf Schienen- oder Straßenfahrzeugen verwendet werden und

- 2 -

weder mit oberen Eckbeschlägen versehen noch stapelbar sind,

3. Container im Rahmen nationaler Beförderung, die

- a) aufgrund ihrer Zweckbestimmung überwiegend stationär verwendet werden oder
- b) beim österreichischen Bundesheer ausschließlich für militärische Zwecke verwendet werden oder
- c) gemäß § 6 eingeschränkt zugelassen sind.

Zulassungsverfahren

§ 3. (1) Über Anträge auf Zulassung von Containern, die in Österreich gestellt werden, entscheidet der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

(2) Der Container oder das Baumuster muß gemäß den Bestimmungen der Anlage II des CSC geprüft werden und diesen entsprechen. Hierüber ist von einer für dieses Fachgebiet akkreditierten Überwachungsstelle ein Bericht anzufertigen, der dem Antrag beizugeben ist. Der Antrag hat ferner die Identifizierungsnummer des Containers seitens des Herstellers zu enthalten oder, bei Baumusterzulassung, jene Identitätskennzeichen, die der Hersteller dem Containertyp zuteilt, auf den sich der Zulassungsantrag bezieht.

(3) Sind die Voraussetzungen dieses Bundesgesetzes erfüllt, so ist der Container oder das Baumuster zuzulassen und zugleich eine Zulassungsbezeichnung zuzuweisen, der als Bezeichnung des Zulassungslandes der Buchstabe "A" mit Bindestrich voranzustellen ist und die folgende, jeweils durch Bindestriche abgeteilte Elemente enthält:

- 1. die Kurzbezeichnung (Abs. 5) der Überwachungsstelle, deren Bericht der Zulassung zugrundeliegt,
- 2. die Zulassungsnummer,
- 3. das Datum der Zulassung in der Form Tag/Monat/Jahr (jeweils zweistellig).

(4) Ist eine Identifizierungsnummer des Herstellers nicht bekannt, so hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bei der Zulassung eine solche zuzuweisen.

- 3 -

(5) Der Bundesminister für öffentlich Wirtschaft und Verkehr hat eine Kurzbezeichnung in Form von zwei Großbuchstaben einer in Abs. 2 genannten Stelle dann zuzuweisen, wenn auf der Grundlage ihres Berichtes erstmals eine Zulassung erteilt wird.

Besonderheiten der Baumusterzulassung

§ 4. (1) Dem Zulassungsantrag ist weiters beizufügen:

1. eine Erklärung des Herstellers, worin dieser sich verpflichtet,

a) jeden Container des betreffenden Baumusters, den die Zulassungsbehörde oder die in § 3 Abs. 2 genannte Stelle prüfen möchte, hiefür zur Verfügung zu stellen;

b) jede Änderung der Konstruktionsmerkmale oder der Beschaffenheit des Containers der Zulassungsbehörde zu melden und erst nach deren Zustimmung das Sicherheitszulassungsschild anzubringen;

c) das Sicherheitszulassungsschild an jedem Container der zugelassenen Baumuster-Serie und an keinem anderen anzubringen;

d) einen Nachweis über die nach dem zugelassenen Baumuster hergestellten Container zu führen, der wenigstens folgende Angaben enthält:

- die Identifizierungsnummern des Herstellers,
- das jeweilige Auslieferungsdatum sowie
- Namen und Anschriften der Personen, an die die Container geliefert wurden;

2. der Nachweis, daß der Hersteller ein System der Fertigungskontrolle eingerichtet hat, durch das sichergestellt wird, daß die von ihm hergestellten Container dem zugelassenen Prototyp entsprechen.

(2) Die Prüfung eines Baumusters erfolgt anhand der Konstruktionspläne und eines Prototyps. Die Stelle, die den Bericht gemäß § 3 Abs. 2 angefertigt hat, muß auch in Stichproben untersuchen, ob die hergestellten Container dem zugelassenen Baumuster entsprechen, und hierüber der Zulassungsbehörde berichten. Soweit sie es für erforderlich hält, oder auf Anordnung der Zulassungsbehörde, hat sie zu diesem Zweck in jeder Herstellungsphase einer Serie einzelne Container auf Kosten des Herstellers erneut einer Prüfung gemäß Anlage II des CSC zu unterziehen. Falls ein Tätigwerden dieser Stelle unmöglich oder unzumutbar ist, kann auch eine andere für diesen Fachbereich akkreditierte

- 4 -

Stelle damit beauftragt werden.

(3) Der Hersteller hat vor Aufnahme der Produktion einer jeden neuen Serie von Containern, die entsprechend einem zugelassenen Baumuster hergestellt werden, die Zulassungsbehörde und die in Abs. 2 genannte Stelle zu unterrichten.

(4) Weichen Container in ihrer Ausführung vom zugelassenen Baumuster ab, so kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr diese ohne neuerliche Prüfung zulassen, wenn die in Abs. 2 genannte Stelle bestätigt, daß die Änderung die Gültigkeit der für die Zulassung des Baumusters durchgeführten Prüfungen nicht berührt.

Sicherheitszulassungsschild

§ 5. (1) Der Antragsteller hat dafür zu sorgen, daß an jedem zugelassenen Container in unmittelbarer Nähe anderer amtlicher Zulassungsschilder ein Sicherheitszulassungsschild dauerhaft an einer gut sichtbaren Stelle angebracht wird, an der es nicht leicht beschädigt werden kann. Es muß sowohl inhaltlich als auch in Form, Aufbau und technischer Ausführung Regel 1 Abs. 2 und 3 sowie dem Anhang der Anlage I des CSC entsprechen.

(2) Die gemäß Regel 1 Abs. 3 der Anlage I des CSC vorgesehenen Angaben bei abweichender Stirn- oder Seitenwandfestigkeit sind wahlweise in englischer oder französischer Sprache in folgender Form anzubringen:

Zeile 7: "END WALL STRENGTH P" oder "RESISTANCE DE LA PAROI D'EXTREMITE P"

Zeile 8: "SIDE WALL STRENGTH P" oder "RESISTANCE DE LA PAROI LATERAL P"

(3) Befinden sich weitere Angaben über das höchste Bruttogewicht auf dem Container, so müssen sie mit den entsprechenden Informationen auf dem Sicherheitszulassungsschild übereinstimmen.

(4) Der Eigentümer des Containers hat von diesem das Sicherheitszulassungsschild zu

- 5 -

entfernen, wenn

1. am Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche die ursprüngliche Zulassung und die Angaben auf dem Sicherheitszulassungsschild ungültig werden, oder
2. der Container aus dem Verkehr gezogen und nicht mehr gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes instandgehalten wird, oder
3. die Zulassung gemäß § 11 entzogen wurde.

Eingeschränkte Zulassung

§ 6. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann Container im Sinne des Art. II Abs. 1 CSC eingeschränkt auf ausschließlich innerhalb Österreichs stattfindende Beförderungen zulassen, wenn sie die Anforderungen für eine Zulassung gemäß § 3 nicht zur Gänze erfüllen.

(2) Die eingeschränkte Zulassung darf nur erteilt werden, wenn der Container nach technischen Normen und den anerkannten Regeln der Technik gebaut ist und unter solchen Umständen und gegebenenfalls vorzuschreibenden Auflagen verwendet wird, daß keine geringere Sicherheit als bei einer Zulassung gemäß § 3 zu erwarten ist. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann verlangen, daß der Antragsteller hierüber ein Gutachten einer in § 3 Abs. 2 genannten Stelle beibringt. Im Zulassungsbescheid ist jedem Container eine Zulassungsnummer zuzuweisen.

(3) Der Antragsteller hat auf jedem eingeschränkt zugelassenen Container anstelle eines Sicherheitszulassungsschildes (§ 5) und mit diesem nicht verwechselbar in dauerhafter, gut lesbarer Schrift von mindestens 10 mm Buchstabenhöhe folgende Angaben anzubringen:

1. "Zugelassen für Beförderungen in Österreich",
2. die Zulassungsnummer und , mit Bindestrich nachgestellt, das Datum der Zulassung in der Form Tag/Monat/Jahr (jeweils zweistellig),
3. die Daten gem. § 8 Abs. 3 und 5, statt der Kennzeichnung "ACEP-A" ist allerdings "genehmigtes Überprüfungsprogramm" zu verwenden,
4. Hinweise auf besondere Beförderungsbedingungen.

- 6 -

(4) Der Eigentümer des Containers hat die Angaben gemäß Abs. 3 zu entfernen oder dauerhaft unkenntlich zu machen, wenn

1. am Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche die ursprüngliche Zulassung und diese Angaben ungültig werden, oder
2. der Container aus dem Verkehr gezogen und nicht mehr gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes instandgehalten wird, oder
3. die Zulassung gemäß § 11 entzogen wurde.

Änderungen an zugelassenen Containern

§ 7. Der Eigentümer hat erneut die Zulassung zu beantragen, wenn an einem zugelassenen Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche sich Änderungen der Bautechnik ergeben. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann von einer neuerlichen Prüfung gemäß Anlage II des CSC oder einem Gutachten gemäß § 6 Abs. 2 absehen, wenn der Antragsteller das Gutachten einer in § 3 Abs. 2 genannten Stelle beibringt, in dem diese bestätigt, daß die ursprünglichen Sicherheitskennwerte nicht unterschritten werden.

Instandhaltung und Überprüfung

§ 8. (1) Der Eigentümer ist verpflichtet, seine Container in sicherem Zustand zu erhalten. Zugelassene Container sind einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen. Dabei ist der Container zumindest durch eingehende Außen- und Innensichtkontrollen auf Mängel zu untersuchen, die eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt darstellen können.

(2) Die erste Überprüfung eines Containers muß spätestens fünf Jahre nach der Herstellung, jede weitere jeweils innerhalb von 30 Monaten ab der vorangegangenen erfolgen.

(3) Das Datum, bis zu dem der Container zum ersten Mal überprüft sein muß, ist in der Form Monat/Jahr (jeweils zweistellig) an der nach Regel 1 Abs. 2 lit b und dem Anhang der

- 7 -

Anlage I des CSC vorgesehenen Stelle auf dem Sicherheitszulassungsschild anzugeben. Dasselbe gilt für das Datum, bis zu dem eine weitere Überprüfung durchgeführt sein muß. Dieses kann aber auch mit mindestens 10 mm großen Ziffern in stets lesbarer Form in nächstmöglicher Nähe zum Sicherheitszulassungsschild angegeben werden.

(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann dem Eigentümer die Genehmigung erteilen, ein von Abs. 2 und 3 abweichendes Programm der laufenden Überprüfung durchzuführen, wenn nachgewiesen wird, daß ein zumindest gleich hoher Sicherheitsstandard gewährleistet ist. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann vom Antragsteller verlangen, daß er hierüber ein Gutachten einer in § 3 Abs. 2 genannten Stelle auf eigene Kosten beibringt.

(5) Mit der Genehmigung ist eine fortlaufende Nummer zuzuweisen, die zusammen mit der vorangestellten Kennzeichnung "ACEP-A" anstelle der in Abs. 3 genannten Daten in gleicher Weise auf dem Sicherheitszulassungsschild oder in dessen nächstmöglicher Nähe anzubringen ist.

(6) Die Überprüfungen gemäß Abs. 4 sind im Zusammenhang mit einer größeren Reparatur, Wiederaufarbeitung und zu Beginn oder bei Beendigung des Mietverhältnisses durchzuführen. Sie müssen in jedem Fall mindestens alle 30 Monate stattfinden.

(7) Der Eigentümer eines zugelassenen Containers hat ein Containerprüfbuch zu führen, das Aufzeichnungen über durchgeführte Instandhaltungsüberprüfungen und Reparaturen enthält. In dieses ist der Behörde und den Kontrollorganen (§ 10) Einsicht zu gewähren.

(8) Hat der Eigentümer seinen Wohnsitz oder Hauptsitz in einem Land, das noch keine Vorschriften hinsichtlich der Überprüfung von Containern erlassen hat, so kann er sich den Bestimmungen dieses Paragraphen unterwerfen und ist insoweit einem Eigentümer mit Wohnsitz oder Hauptsitz im Inland gleichzuhalten. Hat der Eigentümer seinen Wohnsitz oder Hauptsitz im Inland und überprüft er seine Container nach den Vorschriften einer anderen Vertragspartei des CSC, so muß er innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bestimmungen dieses Paragraphen anwenden und gegebenenfalls einen Antrag gemäß Abs. 4

stellen.

(9) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann durch Verordnung nähere Bestimmungen darüber erlassen, wie die Überprüfungen durchzuführen sind und welche weiteren Voraussetzungen ein Programm der laufenden Überprüfung gemäß Abs. 4 erfüllen muß.

Pflichten der an der Beförderung Beteiligten

§ 9. (1) Wer einen Container zur Beförderung übergibt, übernimmt oder umschlägt, hat hierbei die Zulässigkeit der Beförderung im Sinne der Abs. 2 und 3 zu überprüfen und den Container gegebenenfalls stillzulegen. Dasselbe gilt, wenn während der Beförderung Umstände zutage treten, die geeignet sind, Zweifel an der Zulässigkeit zu wecken. Versender und Empfänger sowie deren Leute sind, wenn sie Container nur ausnahmsweise verwenden, von diesen Pflichten befreit. Beförderer und deren Leute treffen die Pflichten gemäß Satz 1 erst, sobald ihnen nach der Art der Beförderung eine Überprüfung möglich ist.

(2) Weist ein Container Mängel auf, die offensichtlich eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt darstellen können, so darf er bis zur Behebung der Mängel nicht mehr befördert oder zur Beförderung übergeben werden. Die Beförderung zur Reparatur ist jedoch zulässig, wenn entsprechende Sicherheitsmaßnahmen getroffen worden sind.

(3) Ein Container, der keine Mängel im Sinne des Abs. 2 aufweist, darf nicht befördert oder zur Beförderung übergeben werden, wenn er

1. gemäß § 2 zulassungspflichtig ist, aber ein den Bestimmungen der Regeln 1 und 2 der Anlage I des CSC entsprechendes Sicherheitszulassungsschild fehlt oder
2. gemäß § 6 zugelassen ist, aber nicht mit den Angaben gemäß § 6 Abs. 3 versehen ist oder die Beförderung nicht § 6 Abs. 1 oder § 6 Abs. 3 Z 4 entspricht oder
3. nach Ablauf des dafür angegebenen Datums nicht überprüft worden ist.

Die bereits begonnene Beförderung darf allerdings bis zu ihrem Endpunkt fortgesetzt werden, wenn dieser im Inland liegt.

- 9 -

Kontrolle

§ 10. (1) Zu Kontrollen und Maßnahmen gemäß Abs. 2 und 4 sind befugt:

1. die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Rahmen der nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, durchgeführten Kontrollen,
2. die nach den §§ 37 und 38 Schiffahrtsgesetz 1990, BGBl. Nr. 87/1989, zuständigen Organe und Hilfsorgane der Schiffahrtspolizei bei Beförderungen auf österreichischen Binnengewässern,
3. die nach dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz 1994, BGBl. Nr. 650/1994, zuständigen Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bei allen anderen Verkehrsträgern einschließlich Umschlaganlagen,
4. die Zollorgane im Rahmen des bei der Einbringung eines Containers in das Bundesgebiet durchgeführten Zollverfahrens.

(2) Die gemäß Abs. 1 zuständigen Organe haben Verstöße gegen die Bestimmungen des § 9 der Behörde anzuzeigen. Die Zollorgane können von einer Anzeige gemäß Abs. 2 absehen, wenn der beanstandete Container unverzüglich in das Zollausland verbracht wird.

(3) Werden im Falle des § 9 Abs. 2 die Mängel nicht umgehend behoben, haben die Kontrollorgane die unbedingt notwendigen Sicherheitsmaßnahmen anzuordnen. Von diesen sowie bei Zweifeln über Art und Ausmaß der Gefahr ist unverzüglich die Behörde zu verständigen, die über das weitere Vorgehen entscheidet, insbesondere ob und wie der Container stillzulegen ist, ob und unter welchen Auflagen eine Stilllegung durch die Kontrollorgane aufgehoben wird und gegebenenfalls, was mit der Ladung des Containers zu geschehen hat. Mit Erlassen des Bescheides treten die Anordnungen der Kontrollorgane außer Kraft. Rechtsmittel gegen den Bescheid haben keine aufschiebende Wirkung.

(4) Erlangt die Behörde davon Kenntnis, daß ein Container, der gemäß den Bestimmungen des CSC zugelassen worden ist, diesen nicht entspricht, oder ein gemäß § 6 zugelassener Container Mängel im Sinne des § 9 Abs. 2 oder 3 aufweist, so hat sie den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu verständigen. Dieser hat, wenn der Container in Österreich zugelassen worden ist, gemäß § 11, andernfalls gemäß Art. VI Abs. 2 CSC vorzugehen.

- 10 -

Entziehung der Zulassung

§ 11. Entspricht ein in Österreich zugelassener Container nicht den auf ihn anzuwendenden Bestimmungen dieses Gesetzes, so hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den Eigentümer aufzufordern, binnen einer zwei Monate nicht übersteigenden Frist den gesetzmäßigen Zustand herzustellen und ihm dies anzuzeigen. Erfolgt die Anzeige nicht fristgerecht, kann die Zulassung ohne weiteres Verfahren entzogen werden.

Behördenzuständigkeit

§ 12. Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist, soweit darin nicht abweichende Bestimmungen enthalten sind

1. in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese,
2. in zweiter Instanz der Landeshauptmann.

Strafbestimmungen

§ 13. (1) Wer

1. ein Sicherheitszulassungsschild oder die gemäß § 6 Abs. 3 erforderlichen Angaben an einem Container anbringt, ohne hiezu berechtigt zu sein,
2. entgegen den Regeln 1 und 2 der Anlage I des CSC ein Sicherheitszulassungsschild oder entgegen § 6 die Angaben gemäß § 6 Abs. 3 nicht ordnungsgemäß anbringt oder nicht ordnungsgemäß entfernt,
3. als Eigentümer (Art. II Abs. 10 CSC) einen Container entgegen § 8 nicht instandhält oder nicht regelmäßig überprüft oder kein Containerprüfbuch gemäß § 8 Abs. 7 führt,
4. entgegen den Bestimmungen des § 9 einen Container befördert, zur Beförderung übergibt, übernimmt oder umschlägt,
5. einer gemäß § 10 getroffenen Anordnung der Kontrollorgane oder der Behörde zuwiderhandelt,

- 11 -

begeht, sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, eine Verwaltungsübertretung und ist hierfür mit einer Geldstrafe bis zu 50.000 S zu bestrafen.

(2) Container die den Gegenstand einer Verwaltungsübertretung nach Abs. 1 bilden, können nach Maßgabe des § 17 VStG für verfallen erklärt werden. Stünde der Verfall zur Bedeutung der Tat, insbesondere zur Strafhöhe, außer Verhältnis, so ist von der Verhängung abzusehen.

Inkrafttreten

§ 14. Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Juli 1995 in Kraft. Zulassungspflichtige Container, die ausschließlich innerhalb Österreichs befördert werden, müssen den Vorschriften dieses Gesetzes ab dem 1. Juli 1996 entsprechen.

Vollziehung

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

Erläuterungen

A) Allgemeiner Teil

Container sind als besonders im internationalen Verkehr verwendete multimodale Beförderungsmittel, die stapelbar und zur Aufnahme großer Lasten bestimmt sind, erheblichen Beanspruchungen im Verkehr über lange Strecken, insbesondere aber auch beim Umschlag ausgesetzt, die bei mangelhafter Konstruktion oder mangelhaftem Zustand des Containers ein großes Sicherheitsrisiko darstellen. Aus diesem Grund verpflichtet das CSC seine rund fünfzig Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, daß Container, die auf Grund ihrer Zweckbestimmung, Bauweise und Abmessungen in den Anwendungsbereich fallen, entsprechend stabil und sicher gebaut werden. Sie sind einem Zulassungsverfahren zu unterziehen, innerhalb dessen sie nach vorgegebenen Regeln auf Beanspruchungen geprüft werden, wie sie regelmäßig im Hochsee- oder im Landverkehr durch Stapelung, Seegang, Verschubstöße etc. zu erwarten sind. Als Erfolgsnachweis ist am Container ein Sicherheitszulassungsschild anzubringen. Weiters ist die Einhaltung der Vorschriften des CSC zu kontrollieren, Verstöße dagegen sind zu bestrafen.

Da das CSC zu einzelnen der vorgenannten Punkte, wie Zuständigkeit zur Prüfung und Zulassung, Kontrollen und Strafen nur allgemeine Postulate an die Verwaltung der Mitgliedstaaten aufstellt, ist es in diesen Punkten "non self-executing" und auf Grund des beim Genehmigungsverfahren gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG gefaßten Beschlusses des Nationalrates durch Erlassung eines Bundesgesetzes zu erfüllen.

Dabei ergibt sich jedoch keine Notwendigkeit, den gesamten Inhalt des CSC, insbesondere die Bestimmungen über die technischen Anforderungen und Prüfungen im Erfüllungsgesetz zu wiederholen. Vielmehr genügt es, solche Teile durch Verweise für innerstaatlich anwendbar zu erklären und das Gesetz im übrigen auf die erforderlichen ausführenden und ergänzenden Bestimmungen zu beschränken. Mittlerweile obsolet gewordene Regelungen konnten überhaupt unberücksichtigt bleiben.

Die weitestgehende Ergänzung liegt in der Erweiterung des Anwendungsbereichs auch auf nationale Beförderungen. Um allfällige Härten aus dieser im Sinne der Allgemeingültigkeit von Sicherheitsvorschriften gebotenen Regelung zu vermeiden, ist die Möglichkeit einer auf nationale Beförderungen eingeschränkten Zulassung vorgesehen, die bei vergleichbarer Sicherheit erteilt werden kann, ohne daß das CSC in allen Einzelheiten erfüllt ist.

- 2 -

Da das CSC und das vorliegende Bundesgesetz ihren Anwendungsbereich an die Beförderung von Containern knüpfen, stützt sich die Erlassung des Gesetzes auf die verfassungsgesetzliche Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung im Rahmen des in Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG angeführten Verkehrs- bzw. Kraftfahrwesens.

Das Gesetz trifft die folgenden grundsätzlichen Regelungen:

- Alle dem Anwendungsbereich unterliegenden Container müssen, sofern nicht ein besonderer Ausnahmetatbestand erfüllt ist, nach den Bestimmungen des CSC zugelassen und mit einem ordnungsgemäßen Sicherheitszulassungsschild gekennzeichnet sein.

- Da das BMöWV nicht über die personelle und finanzielle Ausstattung verfügt, um das gesamte im CSC geforderte Zulassungsverfahren selbst durchzuführen, wird von der im Übereinkommen vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Prüfung der Container und Begutachtung ihrer Übereinstimmung mit dem CSC von damit beauftragten Organisationen vornehmen zu lassen. Wegen der hohen Verantwortung, insbesondere auch im Hinblick auf die weltweite Verwendung solcher in Österreich zugelassener Container sind nur hochqualifizierte, für diesen Fachbereich akkreditierte Überwachungsstellen mit dieser Aufgabe zu betrauen. Die Zulassung selbst wird dagegen vom BMöWV in Bescheidform erteilt.

- Die Gestaltung des Sicherheitszulassungsschildes nach dem Muster des CSC einschließlich der vom Gesetz vorgesehenen Angaben und die Anbringung obliegt dem Antragsteller selbst. Der Eigentümer ist für die Instandhaltung und regelmäßige Überprüfung nach einem vorgegebenen Verfahren verantwortlich und jeder an der Beförderung Beteiligte, daß nur solche Container befördert werden, die sicher und ordnungsgemäß gekennzeichnet sind.

- Diesbezügliche Kontrollen werden von den je nach Verkehrsträger zuständigen Organen großteils im Rahmen ihrer sonstigen Überprüfungstätigkeit (z.B. Fahrzeugkontrollen) oder auf Grund von Anzeigen vorgenommen werden. Art und Zulässigkeit der dabei zu setzenden Maßnahmen richten sich nach der Erheblichkeit und Unmittelbarkeit der vom Container ausgehenden Gefahr.

- Die Strafbestimmungen knüpfen an die sich aus dem CSCG ergebenden Tatbestände des Zuwiderhandelns an. Die Berücksichtigung sonstiger Voraussetzungen der Strafbarkeit richtet sich nach den Regeln des Verwaltungsstrafverfahrens.

- 3 -

B) Besonderer Teil

zu § 1:

Wie das CSC knüpft dieses Bundesgesetz an die Beförderung von Containern an, um im Hinblick auf deren Sicherheit die nötigen Bestimmungen für Bau, Zulassung, Kennzeichnung, Instandhaltung und Kontrolle festzulegen.

Das Gesetz erklärt das Übereinkommen nicht insgesamt für innerstaatlich anwendbar, verweist aber in einer Reihe von Bestimmungen auf dieses. Dabei jeweils unmittelbar die für Österreich völkerrechtlich verbindliche Fassung anzuwenden erscheint nicht nur zweckmäßig sondern auch zulässig. Bereits mit der Genehmigung des CSC gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG ist die Normsetzungsbefugnis, soweit die Art. IX und X CSC dies vorsehen im Wege des Art. 9 Abs. 2 B-VG übertragen worden. Dem steht auch der Erfüllungsvorbehalt gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht entgegen, der die adäquate Umsetzung des Übereinkommens in die österreichische Rechtsordnung bezweckt, nicht aber die Schaffung neuer Inhalte. Die dafür notwendigen Regelungen eines Erfüllungsgesetzes können selbst nicht auf Verweisungen auf das CSC beruhen, ihrerseits aber auf Bestimmungen verweisen, die keiner Umformung bedürfen (etwa technische Prüfvorschriften). Sind gem. Art. 9 Abs. 2 B-VG verliehene Befugnisse durch einen Erfüllungsvorbehalt mediatisiert, so ist nicht einzusehen, weshalb nicht derselbe Gesetzgeber, der bei der Genehmigung den Erfüllungsvorbehalt beschlossen hat, im Rahmen des Erfüllungsgesetzes die unmittelbare Wirksamkeit der genannten Befugnisse hinsichtlich jener Bereiche wieder herstellen könnte, hinsichtlich derer es ihm sinnvoll erscheint.

Auf die für Österreich geltende und kundgemachte Fassung muß deshalb abgestellt werden, weil nach dem Änderungsverfahren der Art. IX und X CSC nicht für alle Vertragsparteien dieselbe Fassung gelten muß, bei der Kundmachung erfahrungsgemäß Verzögerungen auftreten können, die nicht zu Rechtsunsicherheit führen sollen und so die für die verwiesenen Normen nötige Publizität gewährleistet ist.

Von den Begriffsbestimmungen des CSC, auf die das Gesetz verweist, sind vor allem zwei von zentraler Bedeutung: die Definition des Containers (Art. II Abs. 1 CSC) bezüglich des Anwendungsbereichs (z.B.: Transportgefäß, Eckbeschläge, keine Kleincontainer) und der erweiterte Eigentümerbegriff (Art. II Abs. 10 CSC) als Grundlage für eine Reihe daran anknüpfender Pflichten.

- 4 -

zu § 2:

Die Beschränkung des Anwendungsbereichs auf internationale Beförderungen gemäß Art. III Abs. 1 CSC wird nicht aufrecht erhalten, da sie vom Sicherheitsstandpunkt nicht vertretbar ist und die Kontrolle erschwert.

Die Ausnahmen in Absatz 2 beziehen sich nur auf die Zulassung und Kennzeichnung gemäß CSC sowie gewisse daran anknüpfende Bestimmungen, schließen die Anwendbarkeit des Übereinkommens im übrigen aber nicht aus (insbesondere hinsichtlich sicherheitsgefährdender Mängel). Die Möglichkeit der Zulassung gemäß den §§ 3 und 4 (und damit gemäß CSC) bleibt überdies bestehen.

Die Ausnahmen ergeben sich entweder aus dem CSC selbst (Z. 1) oder aus einer übereinstimmenden und von der IMO empfohlenen Praxis (Z. 2) oder als Korrektiv gegenüber der Erweiterung auf nationale Beförderungen (Z. 3). Von lit. a sind insbesondere Sanitär- und Bürocontainer erfaßt, lit. b entspricht auch in anderen Gesetzen üblichen Regelungen (KFG, GGSt...). Container, die sowohl im Zivilbereich als auch im militärischen Bereich, z.B. für Lebensmittellieferungen von Produzenten an die Truppe verwendet werden, sollen nicht ausgenommen sein.

zu § 3 und 4:

§ 3 umfaßt sowohl die Einzel- als auch die Baumusterzulassung. Zusätzliche Bestimmungen des CSC, die nur auf das Baumusterverfahren anzuwenden sind, werden in § 4 zusammengefaßt. Die bautechnischen Sicherheitsvorschriften und -prüfungen des Übereinkommens sind gemäß Art. V Abs. 2 CSC für die Mitgliedstaaten verbindlich und in dessen Anlage II festgelegt. Es genügt daher, auf diese als Voraussetzung für die Zulassung zu verweisen.

Das CSC beruft grundsätzlich die "Verwaltung" in den einzelnen Mitgliedstaaten, das Zulassungsverfahren durchzuführen, sieht aber die Möglichkeit vor, sogenannte beauftragte Organisationen damit zu betrauen. Das CSCG wählt einen Mittelweg: Die Zulassung bleibt als hoheitlicher Akt dem BMöWV vorbehalten, während die Prüfung und Begutachtung der Container auf ihre Übereinstimmung mit den Anforderungen des CSC von einschlägig akkreditierten Überwachungsstellendurchgeführt wird. Da das CSCG kein Verfahren zur Bestellung vorsieht, kommt hierfür das Akkreditierungsgesetz, BGBl. Nr. 468/1992, zur Anwendung, das die erforderliche Qualität garantiert. Dasselbe gilt für die allgemeinen

- 5 -

Pflichten und die Kontrolle der akkreditierten Stellen sowie das Ende der Akkreditierung. Den Auftrag zur Prüfungs- und Überwachungstätigkeit im Einzelfall erteilt der Antragsteller, der sich auch gemäß § 3 AkkG gleichgestellter ausländischer Stellen bedienen kann.

Die Zentralisierung der Zulassung beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erscheint insofern sinnvoll, als eine zentrale Registrierung erfolgen soll und eine eher geringe Zahl an Anträgen erwartet wird.

Verleihung und Form der Zulassungsbezeichnung entsprechen den Vorschriften des CSC. Auf dem Sicherheitszulassungsschild eines am 23. April 1998 in Österreich zugelassenen Containers könnte sie samt Bezeichnung des Zulassungslandes z.B. lauten "A-GL-749-23/04/98". Die formlos festzulegende Kurzbezeichnung dient insbesondere der leichteren Zuordnung von Containern zu Überwachungsstellen im Falle von Beanstandungen.

zu § 5:

Das Sicherheitszulassungsschild wird nicht von der Behörde beigelegt. Der Antragsteller ist dafür verantwortlich, daß es entsprechend den Vorschriften des CSC gestaltet und angebracht wird, und der Eigentümer für die Ergänzung um die Überprüfungsdaten gem. § 8 und die ordnungsgemäße Entfernung des Schildes, wenn die Voraussetzungen des Abs. 7 gegeben sind.

zu § 6:

Die eingeschränkte Zulassung ist im CSC nicht vorgesehen. Ihre Notwendigkeit ergibt sich durch die Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf nationale Beförderungen. Sollten Fälle auftreten, in denen ein Container zwar der Begriffsbestimmung in Art. II Abs. 1 CSC entspricht, nicht aber allen für die Zulassung nötigen Erfordernissen, so soll er, wie in anderen Mitgliedstaaten des CSC auch, für nationale Beförderungen verwendet werden dürfen. Voraussetzung ist allerdings, daß seine Sicherheit auf andere Weise (Abs. 2) nachgewiesen wird. Die Vorschriften über die Kennzeichnung sind jenen des CSC in einer Weise nachgestaltet, daß Verwechslungen vermieden werden.

zu § 7:

Die diesem Paragraphen zugrundeliegende Regel 11 der Anlage I des CSC ist erst durch eine Änderung 1993 in Kraft getreten. Sie stellt systematisch und terminologisch einen

- 6 -

Fremdkörper dar. In das CSCG ist sie in der Weise eingepaßt, daß die Zulassung mit einer die Bautechnik betreffenden Änderung eo ipso erlischt, die Neuzulassung aber nach einem vereinfachten Verfahren erfolgen kann.

zu § 8:

Der Eigentümer (Art. II Z. 10 CSC) ist für die Überprüfung der Container verantwortlich, muß sie aber nicht selbst durchführen. Das CSCG übernimmt das Überprüfungsverfahren des CSC und konkretisiert es hinsichtlich der Form der Überprüfung (Abs. 1), der Schreibung des Datums (Abs. 3) und der ACEP-Genehmigung (Abs. 4). Zur besseren Kontrolle ist außerdem ein Containerprüfbuch vorgesehen. Für die Vollziehbarkeit dieser Bestimmungen ist die Erlassung einer Verordnung gemäß Abs. 9 nicht erforderlich, sie können aber mittels einer solchen näher ausgestaltet werden, sollte sich das als notwendig erweisen.

zu § 9:

Das CSC kennt ausdrücklich nur die ordnungsgemäße Zulassung, Kennzeichnung und Instandhaltung als Voraussetzung für die Zulässigkeit der Beförderung eines Containers und, um deren Einhaltung zu garantieren, die behördliche Kontrolle des Sicherheitszulassungsschildes und des sicheren Zustandes des Containers. Die sich daraus ergebenden Pflichten der an der Beförderung Beteiligten sind in diesem Paragraphen zusammengefaßt und ausformuliert, um die Verantwortlichkeit dieses Personenkreises sowohl diesem selbst als auch den Vollzugsorganen und -behörden zu verdeutlichen. Diese Pflichten sind der Einheitlichkeit des Gesetzes halber so gestaltet, daß die Kontroll- (§ 10 Abs. 2) und Strafbestimmungen (§ 13 Abs. 1 Z. 1) direkt daran anknüpfen können.

Jeder, in dessen Verfügungsgewalt sich ein Container im Rahmen einer Beförderung befindet, ist wie auch die seiner Leute, die für ihn in unmittelbarem Kontakt mit dem Container sind, dafür verantwortlich, daß der Container aus dem Verkehr gezogen wird, wenn er sicherheitsgefährdende materielle Mängel oder Kennzeichnungsmängel aufweist. Die Zumutbarkeit wird dabei (besonders mit Blick auf das Strafverfahren) eine bedeutende Rolle spielen. Der Lenker eines Kraftfahrzeugs etwa, der einen Container übernimmt, wird dessen Zustand mehr Aufmerksamkeit widmen müssen, als ein Kranführer in einer Großumschlaganlage. Ausdrücklich sieht Abs. 1 S. 3 die gänzliche Befreiung solcher

- 7 -

Personen vor, die nur ausnahmsweise, etwa für ihren privaten Hausbau, einen Container mit Baumaterial erhalten und dieser später wieder abgeholt wird, während sich nach S. 4 diese Pflichten nur zeitlich verschieben, z.B. bei Güterzügen ohne nennenswerten Grenzaufenthalt. Darf die Beförderung gemäß Abs. 3 l. S. fortgesetzt werden, so ist damit eine möglicherweise bei Übernahme des Containers vorliegende Pflichtwidrigkeit nicht beseitigt.

zu § 10:

Zu Kontrollen nach diesem Gesetz sind Organe unterschiedlicher Behörden berufen. Das liegt zum einen an der verkehrsträgerübergreifenden Verwendung von Containern, zum anderen an der als relativ einfach vom CSC vorgegebenen Kontrolle, die dafür umso häufiger, am Besten also im Rahmen anderer, ohnehin stattfindender Kontrollen durchgeführt werden kann und soll. Damit wird auch einem Textvorschlag des Bundesministeriums für Inneres Rechnung getragen, der aufgrund der Entschließung des Nationalrates vom 16. März 1989, E 110-NR/17. GP, auf eine restriktive Betrauung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes mit neuen Aufgaben abzielt.

Wie bei vergleichbaren Gesetzen sind abgestufte Reaktionen auf festgestellte Verstöße vorgesehen. Zunächst sind sie der Behörde anzuzeigen, die das Strafverfahren einleitet und gemäß Abs. 5 den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr verständigt. Stellt der Container offensichtlich ein Sicherheitsrisiko dar, so haben die Kontrollorgane die nötigen Sofortmaßnahmen zu treffen. Die endgültige Entscheidung obliegt auch hier der Behörde, die sich dazu gemäß AVG eines Sachverständigen bedienen kann. Es genügt dabei völlig, dem CSC entsprechend, die Kontrollen auf Verstöße gegen die Bestimmungen des § 9 einzuschränken. Weitere, ihnen vorangehende, etwa des Eigentümers gegen die Überprüfungspflicht, sind den Behörden ohnedies aus ihnen ersichtlich und können so zur Grundlage entsprechender Konsequenzen werden (Abs. 5, § 11, § 13).

Abs. 5 setzt die Bestimmungen der Art. IV Abs. 5 und VI Abs. 2 CSC um, die besagen, daß bei einem mangelhaften Container die Behörde dafür zu sorgen hat, daß er in einen ordnungsgemäßen Zustand gebracht oder die Zulassung entzogen wird, und, wenn der Mangel bereits bei der Zulassung vorgelegen sein könnte, die Verwaltung des Zulassungsstaates zu unterrichten ist. Treffen derartige Beanstandungen in Österreich erfolgter Zulassungen beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ein, wird dieser, wenn der Fehler bei einer akkreditierten Stelle liegt, zweckmäßigerweise den

- 8 -

Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hievon verständigen (§ 12 Abs. 3 AkkG).

zu § 11:

Wird der Container in einem nicht ordnungsgemäßen Zustand belassen, so kann die Zulassung aufgrund eines vereinfachten Verfahrens entzogen werden.

zu § 12:

Abweichende Bestimmungen, nämlich Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, enthalten die Verfahren zur Erteilung und Entziehung der Zulassung sowie die Überprüfungsregeln.

zu § 13:

Die Strafbestimmungen erfassen drei Gruppen von Deliktstatbeständen: Verstöße

1. gegen Bestimmungen über das Sicherheitszulassungsschild (Z 1 und 2),
2. gegen die Instandhaltungspflichten (Z 3) und
3. gegen Vorschriften (Z 4) und Anordnungen (Z 5), die die Beförderung selbst betreffen.

Abs. 2 sieht für den Fall einer Übertretung durch den Eigentümer selbst die Möglichkeit des Verfalls vor. Eine solche Maßnahme scheint aufgrund der unter Umständen verursachten Gemeingefahr gerechtfertigt, wenn Container wissentlich mangelhaft oder nicht geprüft oder ohne Zulassung als zugelassen gekennzeichnet wurden und so in den Verkehr gelangen. Im übrigen kommen die Bestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze zum Tragen.

zu § 14:

Zwischen Kundmachung und Inkrafttreten des Gesetzes ist eine kurze Frist vorgesehen, in der sich die Betroffenen und die Vollzugsbehörden und -organe mit den neuen Vorschriften vertraut machen und Akkreditierungsverfahren (nach dem bereits in Geltung stehenden AkkG) eingeleitet werden können. Eine längere Übergangsfrist hinsichtlich der Container selbst ist nur für die ausschließlich national beförderten notwendig und daher im Gesetz vorgesehen. Die im internationalen Verkehr stehenden Container mußten ja zum größten Teil bereits bisher nach dem CSC zugelassen sein, wenn auch durch einen anderen

- 9 -

Mitgliedstaat.

zu § 14:

Die Vollzugskompetenz des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ergibt sich in Zusammenhalt mit dem Bundesministerengesetz 1986 aus der Einordnung der geregelten Materie in das Verkehrs- und Kraftfahrwesen.