

Vorblatt

Problem:

Seit Erlassung des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, hat sich in der Verwaltungspraxis und aufgrund fortschreitender Entwicklungen, etwa der europäischen Integration oder im Bereich der Kommunikationstechnologien, ein Bedarf an Erneuerung und Anpassung diverser Rechtsvorschriften, etwa auf den Gebieten der Schifffahrtsanlagen, des Schifffahrtsgewerberechts und der Schiffsführung, ergeben, der in den bisherigen Novellierungen, schifffahrtsspezifisch zuletzt mittels der Schifffahrtsrechtsnovelle 2005, BGBl. I Nr. 41/2005 (letzte Novellierung mittels Bundesgesetz BGBl. I Nr. 123/2005), noch nicht berücksichtigt werden konnte.

Durch die Änderung wird die Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschiffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (BGBl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, S. 152) in nationales Recht umgesetzt. Die Bestimmungen enthalten einerseits die Verpflichtung zur Bereitstellung von Fahrwasserinformationen durch die Behörde unter Berücksichtigung der Kommissionsverordnungen über die technischen Spezifikationen für Inland ECDIS (Inland Electronic Chart Display and Information System) und für Nachrichten für die Binnenschiffahrt und andererseits Verordnungsermächtigungen zur Einführung von Verpflichtungen zur elektronischen Übermittlung von Meldungen und automatisierten Identitäts- und Positionsmeldungen von Schiffen unter Berücksichtigung der Kommissionsverordnungen über elektronische Meldungen in der Binnenschiffahrt und über Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme. Für die Schiffsdaten werden die Bedingungen definiert, unter denen Daten gespeichert und weitergegeben werden dürfen.

Ziel:

Erneuerung und Anpassung bestehender Rechtsnormen.

Inhalt:

Rechtlich und faktisch notwendig aktualisierte Regelungen.

Alternativen:

Keine.

Volkswirtschaftliche Auswirkungen:

Positive Beschäftigungseffekte wären aufgrund der vorgesehenen Berücksichtigung wirtschaftlicher Entwicklungen und damit einer Aufwertung des Verkehrsträgers Wasserstraße denkbar.

Finanzielle Auswirkungen:

Diese Regelungen haben nur insofern Auswirkungen auf die Haushalte von Gebietskörperschaften, als sich geringfügige Einsparungen durch optimierte Verwaltungabläufe ergeben können. Eine zahlenmäßige Angabe ist jedoch nicht möglich.

Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen:

Es sind im Vergleich zur bisherigen Rechtslage keine zusätzlichen Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen zu erwarten.

Gender Mainstreaming – Auswirkungen auf Frauen und Männer:

Die Änderungen im vorliegenden Entwurf lassen eine sinnvolle Zuordnung zu Männern und Frauen nicht zu.

Auswirkungen auf Verwaltungslasten für Unternehmen:

Es bestehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf die Informationsverpflichtungen der Unternehmen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Soweit Rechtsvorschriften der Europäischen Union berührt sind, sieht der Entwurf ausschließlich Maßnahmen vor, zu denen der Bund aufgrund zwingender Vorschriften des Gemeinschaftsrechts verpflichtet ist.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Seit Erlassung des Schifffahrtsgesetzes, BGBI. 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 BGBI. I Nr. 123/2005, noch nicht berücksichtigt werden konnte.

Durch die Änderung wird die Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, S. 152) in nationales Recht umgesetzt. Die Bestimmungen enthalten einerseits die Verpflichtung zur Bereitstellung von Fahrwasserinformationen durch die Behörde unter Berücksichtigung der Kommissionsverordnungen über die technischen Spezifikationen für Inland ECDIS (Inland Electronic Chart Display and Information System) und für Nachrichten für die Binnenschifffahrt und andererseits Verordnungsermächtigungen zur Einführung von Verpflichtungen zur elektronischen Übermittlung von Meldungen und automatisierten Identitäts- und Positionsmeldungen von Schiffen unter Berücksichtigung der Kommissionsverordnungen über elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt und über Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme. Für die Schiffsdaten werden die Bedingungen definiert, unter denen Daten gespeichert und weitergegeben werden dürfen.

Zur Erreichung des Ziels, Gefährdungen aufgrund der Führung von Fahrzeugen unter Alkoholeinwirkung weitestgehend zu vermeiden, ist es erforderlich, das System aus verwaltungsstraf- und schiffsführungsrechtlichen Folgen weiter zu entwickeln.

Finanzielle Auswirkungen:

Diese Regelungen haben nur insofern Auswirkungen auf die Haushalte von Gebietskörperschaften, als sich geringfügige Einsparungen durch optimierte Verwaltungabläufe ergeben können. Eine zahlenmäßige Angabe ist jedoch nicht möglich.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Artikel 11 fällt).

II. Besonderer Teil

Zu 1 und 2 (§ 2 – Begriffsbestimmungen)

Die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, S. 152) werden in nationales Recht umgesetzt.

Zu Z 3 (§ 12 Abs 3 – Transport gefährlicher Güter)

Die frühere Bezeichnung der Bundesanstalt für Verkehr wird aktualisiert.

Zu Z 4 (§ 13 Abs. 6 Z 1 – Ausnahmebestimmungen)

Die Katastrophenassistenz gemäß § 2 Abs. 1 lit. c des Wehrgesetzes 2001 wird von der derzeit geltenden Ausnahmebestimmung nicht erfasst. Der unbeschränkte Einsatz aller Wasserfahrzeuge des Bundesheers ist zur Erfüllung des Einsatzzwecks auch bei schweren Elementareignissen unverzichtbar. Die Bestimmung dient der Rechtsklarheit.

Zu Z 5 und 6 (§ 24 – Binnenschifffahrts-Informationsdienste)

Durch die Änderung wird die Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, S. 152) in nationales Recht umgesetzt. Die Bestimmungen enthalten einerseits die Verpflichtung zur kostenlosen Bereitstellung von Fahrwasserinformationen durch die Behörde unter Berücksichtigung der Kommissionsverordnungen über die technischen Spezifikationen für Inland ECDIS (Inland Electronic Chart Display and Information Sys-

tem) und für Nachrichten für die Binnenschifffahrt und andererseits Verordnungsermächtigungen zur Einführung von Verpflichtungen zur elektronischen Übermittlung von Meldungen und automatisierten Identitäts- und Positionsmeldungen von Schiffen unter Berücksichtigung der Kommissionsverordnungen über elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt und über Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme. Für die Schiffsdaten werden die Bedingungen definiert, unter denen Daten unter Berücksichtigung des Datenschutzes gespeichert und weitergegeben werden dürfen.

Durch den Verweis auf Kommissionsverordnungen ist in Verbindung mit Artikel 7 Abs. 3 der RIS-Richtlinie sichergestellt, dass jede von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellte Typzulassung für RIS-Ausrüstung in allen Mitgliedstaaten anerkannt wird.

Die maximale Speicherdauer von 15 Monaten für schiffsbezogene Identitäts- und Positionsmeldungen ist für die Erstellung und Auswertung von Jahresstatistiken erforderlich.

Die Datenbereitstellung für statistische Zwecke dient der Entlastung der Respondenten, der Vermeidung doppelter Datenerfassung sowie der Verbesserung der Qualität der Statistiken und entspricht den Bestimmungen des Bundesstatistikgesetzes 2000, wonach die Nutzung vorhandener Verwaltungsdaten prioritätär ist.

Zu Z 7 und 8 (§ 57 – Beschränkungen für die Errichtung bestimmter Schifffahrtsanlagen)

Derzeit ist die Errichtung von Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter, die nicht mit Wasser mischbar sind oder deren Flammpunkt unter 55 °C liegt, außerhalb von Hafenbecken verboten.

Bei flüssigen gefährlichen Gütern, die nicht mit Wasser mischbar sind, liegt der Vorteil eines Umschlages in einem Hafenbecken in der Möglichkeit, die Ausbreitung dieser Güter durch einfache Ölsperranlagen an der Einfahrt zum Hafenbecken zu verhindern. Die Ausbreitung von bestimmten gefährlichen Gütern kann jedoch auch außerhalb von Hafenbecken, insbesondere in Bereichen mit geringen Strömungsgeschwindigkeiten, durch technisch hochwertige, fest installierte Ölsperranlagen oder z.B. Spundwände verhindert werden. Ein weiteres Beispiel für eine sachgerechte Lösung wären Schwimmdocks, deren Investitionskosten in der Regel zwar höher sein werden, die jedoch den Vorteil der Verwendungsmöglichkeit an mehreren Orten bieten würden. Das generelle Verbot der Errichtung von Umschlagsanlagen außerhalb von Hafenbecken ist daher technisch nicht mehr begründbar und wäre durch eine differenziertere Regelung zu ersetzen, die auf die technischen Möglichkeiten Rücksicht nimmt. Das Schutzziel der Verhinderung der Ausbreitung von flüssigen gefährlichen Stoffen, die nicht mit Wasser mischbar sind, nach einem Ladungsaustritt während des Umschlages wird dadurch nicht verändert, das Sicherheitsniveau nicht verrin-gert.

Bei flüssigen gefährlichen Gütern mit einem niedrigen Flammpunkt liegt das Risiko eines Umschlages außerhalb eines Hafenbeckens in der Möglichkeit, dass sich bei einem Ladungsaustritt während des Umschlages zündfähige Gaswolken bilden, die durch vorbeifahrende Fahrzeuge ohne Explosionsschutz zur Explosion gebracht werden könnten. In einem Hafenbecken für den Umschlag von flüssigen gefährlichen Gütern dürfen hingegen nur Fahrzeuge einfahren, die über einen entsprechenden Explosionsschutz verfügen. Die Entstehung derartiger Gaswolken ist aber nicht nur von den Eigenschaften des Stoffes, sondern auch von der technischen Ausführung der Umschlagsanlage abhängig. Die neue Regelung des Abs. 3 soll die Möglichkeit eröffnen, die Entstehung von zündfähigen Gaswolken im Einzelfall zu untersuchen, und das Verbot auf jene Fälle einschränken, in denen es tatsächlich zu einer Gefährdung kommen kann. Das Schutzziel und das Sicherheitsniveau bleiben unverändert.

Die Anpassung der Regelung an den technischen Fortschritt und die Differenzierung des pauschalen Verbots unter Berücksichtigung der Eigenschaften von verschiedenen gefährlichen Gütern ermöglicht eine verstärkte Nutzung der Binnenschifffahrt als sicherster und umweltfreundlichster Verkehrsträger, da die Errichtung von neuen Hafenbeckenen aus geografischen und finanziellen Gründen in vielen Fällen nicht möglich ist.

Zu Z 9 (§ 58 Abs. 6 – Ausgestaltung, Betrieb, Benützung und Erhaltung von Schifffahrtsanlagen)

Eine Verpflichtung zur Errichtung von Ölsperranlagen ist nicht nur bei mit Wasser mischbaren, sondern auch bei nicht schwimmfähigen und bei allen verpackten Stoffen nicht sinnvoll. Die geltende Bestimmung wird daher konkretisiert.

Zu Z 10 (§ 78 Abs. 1 Z 3 – Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession)

Dem Inhalt der Bestimmung entsprechend werden nur mehr die mit der tatsächlichen Unternehmensleitung betrauten Organe genannt.

Zu Z 11 (§ 83 Abs. 1 – Bedingungen, Auflagen und Einschränkungen)

Derzeit bedarf jede Erweiterung der Flottenkapazität einer neuen Konzession. Dies kann die Unternehmen in ihrer Entwicklung hemmen und den Wirtschaftsstandort schwächen. Die Regelung stammt aus Zeiten, als sich die Vergabe von Schifffahrtskonzessionen am Bedarf orientierte. Dieser wurde, nicht zuletzt aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Forderung, durch die Betonung der fachlichen Eignung zur Ausübung eines Verkehrsgewerbes ersetzt. Dadurch und aufgrund der Möglichkeit zum Widerruf der Konzession, falls diese Antrittsvoraussetzung abhanden kommt, ist die Bestimmung entbehrlich.

Zu Z 12 (§ 120 – Befähigungsausweise des Bundesheeres)

Können Befähigungsausweise vorgelegt werden, die während der Zugehörigkeit zum Bundesheer bei diesem erworben wurden, ist die auf ein formales Antragsverfahren reduzierte Ausstellung von Befähigungsausweisen gleichen Umfangs aufgrund der in der Regel sehr umfangreichen Schiffsführerausbildung, die im Zuständigkeitsbereich des Bundesheeres vorgenommen wird (derzeit im Rahmen der Wasserfahrbefugnis Klasse II, Motorbootfahrer und Fährenkommandant), gerechtfertigt. Der Verwaltungsaufwand wird durch den Entfall einer Gleichwertigkeitsprüfung wesentlich vermindert.

Zu Z 13 (§ 123 Abs. 1 Z 3 – Arten der Befähigungsausweise)

Da Schiffsführerpatente – 20 m gemäß § 123 Abs. 1 Z 3 des Schifffahrtsgesetzes, die zur Führung von Fahrzeugen auch auf Wasserstraßen berechtigen, den Berechtigungsumfang für das Schiffsführerpatent – 20 m – Seen und Flüsse beinhalten, ist das als höherwertig anzusehende Patent in das System der Führung von Fahrgastschiffen auf Seen und Flüssen in gleicher Weise mit einzubeziehen. Ausgeschlossen bleibt aus Gründen der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen und im Einklang mit der Richtlinie 96/50/EG über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft jedenfalls die Führung sämtlicher Fahrgastschiffe auf Wasserstraßen, ohne vorher ein Kapitänspatent zu erwerben.

Zu Z 14 (§ 123 Abs. 6)

Die Verwaltungspraxis zeigte, dass die gemäß § 2 Abs. 3 des Staatsdruckereigesetzes 1996, BGBl. I Nr. 1/1997, durch die Österreichische Staatsdruckerei AG vorzunehmende Ausgabe der Schiffsführerpatente nur zeitverzögert erfolgen kann. Um das Recht auf selbstständige Führung von Fahrzeugen, welches mit Erbringung des Befähigungsnachweises, der Ablegung der Schiffsführerprüfung, besteht, bis zur Zusendung des Schiffsführerpatents nachweisen zu können, wird ein vorläufiger Befähigungsausweis eingeführt.

Zu Z 15 (§ 124 Abs. 1 Z 2 lit. d – Auflagen, Bedingungen und Einschränkungen)

Kleinere Schifffahrtsunternehmen für die Personenbeförderung auf Seen sind in der Regel sehr spezialisiert und an das vorhandene Fahrzeug, oftmals unter 10 m Länge, gebunden. Schiffsführer werden in der Praxis in sinnvoller Weise vorwiegend auf diesen Fahrzeugen ausgebildet, auf denen sie anschließend ihr gesamtes nautisches Erwerbsleben verbringen. Da geeignete Interessenten für diesen Beruf in einem Nischenbereich touristischen Angebots kaum zu rekrutieren sind, bedeutet das derzeitige Erfordernis (§ 128 Abs. 4 Z 3), sich auf Fahrzeugen mit mindestens 10 m Länge, somit in anderen Unternehmen ausbilden zu lassen, eine sachlich nicht zwingend notwendige Härte. Bei entsprechender Einschränkung des Berechtigungsumfangs kann die vorrangige Sicherheit der Schifffahrt und von Personen auch dann nicht beeinträchtigt sein, wenn die Ausbildung der Schiffsführer auf den selben (kleineren) Fahrzeugen erfolgt, mit denen sie dann ihren Beruf ausüben. Am für die Führung von Fahrgastschiffen erforderlichen Umfang der Kenntnisse, wie sie im Rahmen der Ausbildung für ein Schiffsführerpatent – 20 m – Seen und Flüsse (im Gegensatz zu einem Schiffsführerpatent – 10 m) zu vermitteln sind, wird nicht gerührt.

Zu Z 16 (§ 128 Abs. 4 Z 3 – Fahrpraxis)

Die Fahrpraxis ist auf einem Fahrzeug zu erbringen, das in seiner Art dem Berechtigungsumfang des beantragten Befähigungsausweises entspricht. Es bedeutet eine Ungenauigkeit im System des § 128 Abs. 4, wenn die Fahrpraxis für Schiffsführerpatente zur selbstständigen Führung von Fahrzeugen von 20 m Länge auf Fahrzeugen mit einer Mindestlänge von 10 m, für die eine eigene Patentkategorie existiert, erbracht werden kann. Mit der Anhebung der zur Fahrpraxis zu verwendenden Fahrzeuge auf mehr als 10 m Länge wird die geforderte Gleichwertigkeit der zur Ausbildung verwendeten Fahrzeugart mit jener, die dem angestrebten Berechtigungsumfang entspricht, hergestellt.

Zu Z 17 (§ 128 Abs. 4 Z 4)

Die Regelung steht im Kontext mit § 124 Abs. 1 Z 2 lit. d.

Zu Z 18 (§ 132 – Prüfungskommission)

Aufgrund begrenzter Personalressourcen besteht der Bedarf, dass ein Mitglied der Prüfungskommission für das Schiffsührerpatent – Raft sowohl die technische, als auch die nautische Prüfung abnimmt. Derzeit ist eine Personalunion von technischem und nautischem Prüfer nicht möglich. Sachlich spricht nichts dagegen, dass der technische Prüfer bei entsprechender Eignung auch die Aufgaben eines nautischen Prüfers übernimmt. Die Bestimmung ermöglicht die Bestellung des technischen Prüfers für beide Funktionen.

Zu Z 19 (§ 134 – Entziehung des Befähigungsausweises)

Zur Erreichung des Ziels, das von einer hoch technisierten und gegen ein nicht der entsprechenden Verantwortung bewusstes Handeln sensibilisierten Gesellschaft angestrebt wird, nämlich Gefährdungen aufgrund eines der schwersten Verkehrsdelikte, der Führung von Fahrzeugen unter Alkoholeinwirkung, weitestgehend zu vermeiden, ist es erforderlich, das System aus verwaltungsstraf- und schiffsführungsrechtlichen Folgen weiter zu entwickeln. Es muss eindeutig erkennbar sein, dass die Konsequenzen der Missachtung von Sicherheitsvorschriften wie jener des Verbots der Schiffsleitung in durch Alkohol beeinträchtigtem Zustand etwa für Schiffsführer der gewerbsmäßigen Schifffahrt bis an ein – zeitliches oder auch unbefristetes – Berufsverbot heranreichen können. Um dies zu verdeutlichen, wird festgelegt, unter welchen Voraussetzungen und für welchen Zeitraum die Verlässlichkeit als nicht mehr gegeben gilt und der Befähigungsausweis zur selbstständigen Schiffsleitung zu entziehen ist.

Bereits bisher war bei ähnlich schweren Verstößen nach anderen verkehrsrechtlichen Vorschriften, verbunden mit der Entziehung des dem betreffenden Rechtsbereich zugeordneten Befähigungsausweises, etwa der Lenkberechtigung nach Kraftfahrrecht, wegen mangelnder Verlässlichkeit (Verkehrszuverlässigkeit) beim Bedienen gefahreneneigter Einrichtungen die Entziehung auch des schifffahrtsrechtlichen Befähigungsausweises zu verfügen. Dies wird nunmehr ausdrücklich vorgesehen, ebenso unter welchen Voraussetzungen der Befähigungsausweis wieder ausgehändigt werden kann.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Änderung des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – SchFG)

Z 1: § 2

(entfällt)

32. „Binnenschifffahrts-Informationsdienste (River Information Services – RIS)“: Harmonisierte Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs und des Transportmanagements in der Binnenschifffahrt, einschließlich der Verbindung zu anderen Verkehrsträgern, dazu gehören insbesondere Fahrwasserinformation sowie taktische bzw. strategische Verkehrsinformation (z.B. Nachrichten für die Binnenschifffahrt, elektronische Binnenschifffahrtskarte Inland ECDIS);

Z 2: § 2 Z 34 bis 41

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten als
1. „Fahrzeuge“: ...

- 34. „Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services – RIS)“: die harmonisierten Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschifffahrt einschließlich — sofern technisch durchführbar — der Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern; RIS betreffen nicht die internen kommerziellen Tätigkeiten zwischen beteiligten Unternehmen, sind jedoch offen für die Verknüpfung mit geschäftlichen Aktivitäten; RIS umfassen Dienste wie Fahrwasser- und Verkehrsinformationen, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung, Informationen für das Transportmanagement, Statistik und Zolldienste sowie Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren;
- 35. „Fahrwasserinformation“: geographische, hydrologische und administrative Angaben über die Wasserstraße (das Fahrrwasser). Die Fahrwasserinformation ist eine unidirektionale Information: Land-Schiff oder Land-Büro (des Nutzers);
- 36. „Taktische Verkehrsinformation“: die Information, die die unmittelbaren Navigationssentscheidungen in der tatsächlichen Verkehrssituation und der näheren geographischen Umgebung beeinflusst;
- 37. „Strategische Verkehrsinformation“: die Information, die die mittel- und langfristigen Entscheidungen der RIS-Nutzer beeinflusst;
- 38. „RIS-Anwendung“: die Bereitstellung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten über spezialisierte Systeme;
- 39. „RIS-Zentrum“: der Ort, an dem die RIS-Dienste durch das Betriebspersonal verwaltet werden;

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

40. „RIS-Benutzer“: alle Nutzergruppen wie Schiffführer, RIS-Betriebspersonal, Betreiber von Schleusen, Wasserstraßenverwaltungen, Hafen- und Terminalbetreiber, Personal in den Unfallbekämpfungszentren der Rettungsdienste, Flottenmanager, Verlader und Frachtmakler;

41. „Interoperabilität“: die Harmonisierung der Dienste, Dateninhalte, Datenaustauschformate und Frequenzen, die RIS-Benutzern europaweit Zugang zu den gleichen Diensten und Informationen gewährt.

(3) Sofern es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit gelegen ist, kann die Behörde zur Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen des Abs. 1 hiefür geeignete Einrichtungen der **Bundesanstalt für Verkehr** heranziehen; in diesem Fall gelten Organe der **Bundesanstalt für Verkehr** als Organe Kraftfahrzeuge heranziehen, in diesem Fall gelten Organe der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge als Organe der Behörde gemäß Abs. 2.

Geltende Fassung

Z 4: § 13 Abs. 6 Z 1

1. Dieser Teil und die auf Grund dieses Teiles erlassenen Verordnungen gelten für Angehörige des Bundesheeres und der Heeresverwaltung bei einem Einsatz des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a bis c des Wehrgesetzes 2001, BGBI. I Nr. 146, nur so weit, als dadurch der Einsatz nicht behindert wird;

Z 5: § 24

Binnenschiffahrts-Informationsdienste

§ 24. (1) Auf Wasserstraßen hat die Behörde unter den Voraussetzungen des § 16 Abs. 1 Z 1 oder 2 Informationen, Hinweise und Empfehlungen hinsichtlich des Verhaltens der Fahrzeuge im Verkehr und beim Stillliegen, über die Beschaffenheit bzw. die Lage des Fahrwassers, der Landungsplätze oder Häfen sowie über Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände zu geben.

(2) Informationen, Hinweise und Empfehlungen sind durch Schiffahrtszeichen zu geben. Lässt sich deren Inhalt durch Schiffahrtszeichen nicht ausdrücken, sind sie als „Nachrichten für die Binnenschiffahrt“ im Wege von Binnenschiffahrts-Informationsdiensten zu geben. Darüber hinaus sind sie durch Anschlag an den Amtstafeln der Schiffahrtsaufsichten zu verlautbaren; der Anschlag muss für die Geltungsdauer des Inhaltes, jedoch nicht länger als zwei Wochen, an der Amtstafel belassen werden. Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung und der Entfernung ist auf dem Anschlag zu vermerken.

(3) Auf anderen Gewässern als Wasserstraßen hat die Behörde Informationen, Hinweise und Empfehlungen nur durch Schiffahrtszeichen und nur dann zu geben, wenn es aus Gründen der Sicherheit der Schiffahrt oder von Personen dringend geboten ist.

(4) Die Schiffsführer haben Informationen, Hinweise und Empfehlungen gemäß Abs. 1 im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 7) zu berücksichtigen.

(5) Durch Verordnung sind unter Berücksichtigung der von Internationalen Organisationen ergangenen, den Stand der Wissenschaft und Technik auf diesem Gebiet wiedergebenden Richtlinien Bestimmungen über Binnenschiffahrts-Informationsdienste zu erlassen, insbesondere über

1. Art, Form und Inhalt von Informationsdiensten;

Vorgeschlagene Fassung

1. Dieser Teil und die auf Grund dieses Teiles erlassenen Verordnungen gelten für Angehörige des Bundesheeres und der Heeresverwaltung bei einem Einsatz des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a bis c des Wehrgesetzes 2001, BGBI. I Nr. 146, nur so weit, als dadurch der Einsatz nicht behindert wird;

Binnenschiffahrts-Informationsdienste

§ 24. (1) Auf Wasserstraßen hat die Behörde unter den Voraussetzungen des § 16 Abs. 1 Z 1 oder 2 Fahrwasserinformationen bereitzustellen. Diese umfassen Informationen, Hinweise und Empfehlungen hinsichtlich des Verhaltens der Fahrzeuge im Verkehr und beim Stillliegen, über die Beschaffenheit bzw. die Lage des Fahrwassers, der Landungsplätze oder Häfen, über Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände einschließlich der Wasserstands- und Eisberichte.

(2) Fahrwasserinformationen sind so weit wie möglich durch Schiffahrtszeichen zu geben.

(3) Auf Wasserstraßen sind Fahrwasserinformationen zusätzlich durch navigationstaugliche elektronische Schiffahrtskarten gemäß den Verordnungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für Inland ECDIS (Inland Electronic Chart Display and Information System) gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschiffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, S. 152) bereitzustellen. Informationen in elektronischen Schiffahrtskarten heben durch Schiffahrtszeichen kundgemachte Verordnungen und Fahrwasserinformationen nicht auf.

(4) Lässt sich der Inhalt der Fahrwasserinformationen durch Schiffahrtszeichen nicht ausdrücken, sind sie unter Berücksichtigung der Verordnungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für Nachrichten für die Binnenschiffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG als „Nachrichten für die Binnenschiffahrt“ im Wege von Binnenschiffahrts-Informationsdiensten zu geben. Darüber hinaus sind sie durch Anschlag an den Amtstafeln der Schiffahrtsaufsichten zu verlautbaren; der Anschlag muss für die Geltungsdauer des Inhaltes, jedoch nicht länger als zwei Wochen,

Geltende Fassung

2. diesbezügliche Daten- und Kommunikationsstandards;
3. technische Systeme zur Weitergabe von Informationen, Hinweisen und Empfehlungen;
4. Systeme zur Abgabe von sicherheitsrelevanten Meldungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter;
5. Ausrüstung von Fahrzeugen zur Inanspruchnahme der Informationsdienste;
6. Ausrüstung von Fahrzeugen zur Abgabe automatisierter Identitäts- und Positionsmeldungen, soweit dies im Interesse der Sicherheit der Schiffsfahrt oder von Personen oder im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt gelegen ist.

Vorgeschlagene Fassung

an der Amtstafel belassen werden. Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung und der Entfernung ist auf dem Anschlag zu vermerken.

(5) Auf anderen Gewässern als Wasserstraßen hat die Behörde Fahrwasserinformationen nur durch Schiffahrtszeichen und nur dann zu geben, wenn es aus Gründen der Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen dringend geboten ist.

(6) Die Schiffführer haben Fahrwasserinformationen im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 7) zu berücksichtigen.

(7) Durch Verordnung kann auf Wasserstraßen die Übermittlung von nach nationalen oder internationalen Vorschriften vorgeschriebenen schiffs- und reisebezogenen Meldungen an die zuständigen Behörden in elektronischer Form unter Berücksichtigung der Verordnungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG vorgeschrieben werden.

(8) Elektronische Meldungen gemäß Abs. 7 können auch ohne gesetzliche Verpflichtung insbesondere zur Erstellung von taktischen und strategischen Verkehrsinformationen abgegeben werden.

(9) Elektronische Meldungen gemäß Abs. 7 und 8 können zur Erfüllung der in den nationalen und internationalen Vorschriften festgelegten Ziele zur Verbesserung der Sicherheit der Schifffahrt, zur Erstellung von taktischen und strategischen Verkehrsinformationen sowie zur Rekonstruktion von Unfällen in RIS-Anwendungen bis zum Abschluss der Reise gespeichert werden.

(10) Durch Verordnung kann auf Wasserstraßen die Ausrüstung von Fahrzeugen, ausgenommen Kleinfahrzeuge, zur Abgabe automatisierter schiffsbezogener Identitäts- und Positions meldungen unter Berücksichtigung der Verordnungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungs systeme gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG und die Abgabe dieser Meldungen zur Erstellung taktischer und strategischer Verkehrsinformationen vorgeschrieben werden, soweit dies im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen oder im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt gelegen ist.

(11) Schiffsbezogene Identitäts- und Positions meldungen gemäß Abs. 10 können auch ohne gesetzliche Verpflichtung insbesondere zur Erstellung von taktischen und strategischen Verkehrs informationen abgegeben werden.

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

(12) Der Schiffsführer hat für die Eingabe der schiffs- und reisebezogenen Daten bei der Übermittlung von schiffsbezogenen Identitäts- und Positions meldungen gemäß Abs. 10 und 11 zu sorgen.

(13) Die gemäß Abs. 10 und 11 übermittelten schiffsbezogenen Identitäts- und Positions meldungen können zur Erfüllung der in nationalen und internationalen Vorschriften festgelegten Ziele zur Verbesserung der Sicherheit der Schiffahrt, zur Erstellung von taktischen und strategischen Verkehrs informationen sowie zur Rekonstruktion von Unfällen in RIS-Anwendungen bis zu 15 Monate gespeichert werden.

(14) Daten gemäß Abs. 7, 8, 10 und 11, die im Zusammenhang mit einer Havarie gemäß § 31 stehen, können auf Anweisung der Schiffahrtsaufsicht, auf Ersuchen der Unfalluntersuchungsstelle, oder bei Unfällen mit Personenschaden auf Ersuchen der Sicherheits- oder Justizbehörden sowie auf Antrag eines an der Havarie Beteiligten bis zum rechtskräftigen Abschluss von Verwaltungs- oder Gerichtsverfahren gespeichert werden, um als Beweismittel verwendet werden zu können.

(15) Durch Verordnung sind unter Berücksichtigung der Verordnungen der Kommission gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG Bestimmungen für die Zuweisung der einheitlichen Europäischen Schiffnummer im Rahmen von Binnenschiffahrtinformationsdiensten zu erlassen.

(16) Die Daten zur Identifizierung von Fahrzeugen mit einer einheitlichen Europäischen Schiffnummer sind in RIS-Anwendungen bis zur nachweilichen Verschrottung des Fahrzeugs zu speichern.

(17) Die Daten gemäß Abs. 7 bis 16 sind den zuständigen Behörden anderer Staaten zur Verfügung zu stellen, sofern ein gegenseitiger Datenaustausch gesetzlich vereinbart wurde. Diese Daten dürfen anderen Behörden ausschließlich im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeiten und privaten RIS-Benutzern ausschließlich mit Zustimmung des Betroffenen zur Verfügung gestellt werden. Davon ausgenommen ist die Weitergabe von Informationen an Rettungskräfte zu Zwecken der Hilfeleistung.

(18) Der Bundesanstalt Statistik Österreich ist zur Erstellung von Binnenschiffahrtstatistiken Zugang zu den Daten gemäß Abs. 7 bis 16 zu gewähren.

Geltende Fassung**Z 6: § 42 Abs. 2 Z 16a bis 16c****Strafbestimmungen**

§ 42. (1) Wer gegen die Vorschriften dieses Teiles oder der auf Grund dieses Teiles erlassenen Verordnungen verstößt, begeht, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nicht nach anderen Verwaltungsvorschriften mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis zu 3 633 Euro zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 begeht insbesondere, wer
1. als Verfügungsberechtigter ...

Z 7: § 57 Abs. 2

(2) Außerhalb von Häfen dürfen Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter, die nicht mit Wasser mischbar sind oder deren Flammpunkt unter 55 Grad C liegt, nicht neu errichtet oder wesentlich geändert und dürfen frühere derartige Anlagen nicht wieder verwendet werden.

Z 8: § 57 Abs. 3 (neu)**Vorgeschlagene Fassung**

16a. als Verfügungsberechtigter die Ausrüstungspflichten der nach § 24 erlassenen Verordnungen nicht erfüllt;

16b. als Schiffsführer die Meldepflichten der nach § 24 erlassenen Verordnungen nicht erfüllt;

16c. als Schiffsführer wiederholt die Verpflichtung gemäß § 24 Abs. 12 nicht erfüllt;

(2) Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter als Massengut, die nicht mit Wasser mischbar sind, dürfen außerhalb von Häfen nur dann neu errichtet oder wesentlich geändert werden und frühere derartige Anlagen dürfen nur dann wieder verwendet werden, wenn die Ausbreitung dieser Güter nach einem Austritt während des Umschlages durch technische Einrichtungen verhindert wird.

(3) Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter als Massengut, deren Flammpunkt unter 60° C liegt, dürfen außerhalb von Häfen nur dann neu errichtet oder wesentlich geändert werden, wenn der Antragsteller nachweist, dass bei einem Austritt dieser Güter während des Umschlages keine zündfähigen Gaswolken entstehen können, die durch vorbeifahrende Fahrzeuge zur Explosion gebracht werden könnten. Durch Verordnung sind unter Berücksichtigung des Stands der Technik und der internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter nähere Bestimmungen hinsichtlich der für den Nachweis zu berücksichtigenden Schadensfälle und sonstiger Rahmenbedingungen zu erlassen.

Bewilligungsinhaber von Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter, die unverpackt und nicht mit Wasser mischbar sind, haben auf ihre Kosten so weit technisch möglich durch geeignete Einrichtungen und Maßnahmen dafür zu sorgen, dass die Ausbreitung derartiger Flüssigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Umschlag in das Gewässer gelangt sind, verhindert und diese Flüssigkeiten rasch entfernt werden.

Z 9: § 58 Abs. 6 erster Satz

Bewilligungsinhaber von Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter, die nicht mit Wasser mischbar sind, haben auf ihre Kosten durch geeignete Einrichtungen und Maßnahmen dafür zu sorgen, dass die Ausbreitung derartiger Flüssigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Umschlag in das Gewässer gelangt sind, verhindert und diese Flüssigkeiten rasch entfernt werden.

Geltende Fassung

Z 10: § 78 Abs. 1 Z 3

3. einer juristischen Person, wenn die Stimmrecht gewährenden Anteilsrechte zu mehr als 50 vom Hundert EWR-Staatsangehörigen, dem Bund, einem Land, einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband zustehen, die Mehrheit der Mitglieder jedes ihrer leitenden Organe (wie Geschäftsführer, Vorstand, Aufsichtsrat) einschließlich des Vorsitzenden die Voraussetzungen gemäß Z 1 lit. a und b erfüllen und die juristische Person ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung im Inland hat; stehen Anteilsrechte an der juristischen Person einer Personengesellschaft oder einer juristischen Person zu, so hat diese nach den Vorschriften eines EWR-Staates errichtet zu sein und ihren Sitz in einem EWR-Staat zu haben;

Z 11: § 83 Abs. 1

§ 83. (1) In der Konzession kann die Anzahl und Art der zu verwendenden Fahrzeuge oder Schwimmkörper sowie die zulässige Zahl der Fahrgäste bzw. die größte Tragfähigkeit jedes Fahrzeuges oder Schwimmkörpers unter Bedachtnahme auf die Interessen der Verkehrspolitik, insbesondere der Schifffahrt, sowie unter Berücksichtigung der Erfordernisse des § 16 Abs. 1 Z 3 bis 6 und 11 festgesetzt werden. Jede Erweiterung hinsichtlich der Anzahl und Art der zu verwendenden Fahrzeuge oder Schwimmkörper sowie der zulässigen Anzahl der Fahrgäste oder der Tragfähigkeit bedarf einer neuen Konzession.

Z 12: § 120

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Inhabern eines Befähigungsausweises zur selbstständigen Führung von Fahrzeugen des Bundesheeres über Antrag ein Schiffsführerpatent – 10 m (§ 123 Abs. 1 Z 5) oder ein Schiffsführerpatent – 10 m – Seen und Flüsse (§ 123 Abs. 1 Z 6) auszustellen, wenn der Befähigungsausweis **zur Führung von Fahrzeugen im selben Umfang berechtigt**.

Z 13: § 123 Abs. 1 Z 3

3. Schiffsführerpatent – 20 m: Berechtigung zur selbstständigen Führung von Kleinfahrzeugen auf Wasserstraßen und sonstigen Binnengewässern;

Z 14: § 123 Abs. 6 (*neu*)

Vorgeschlagene Fassung

3. einer juristischen Person, wenn die Stimmrecht gewährenden Anteilsrechte zu mehr als 50 vom Hundert EWR-Staatsangehörigen, dem Bund, einem Land, einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband zustehen, die Mehrheit der Mitglieder jedes ihrer leitenden Organe (wie Geschäftsführer, Vorstand (*entfällt*)) einschließlich des Vorsitzenden die Voraussetzungen gemäß Z 1 lit. a und b erfüllen und die juristische Person ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung im Inland hat; stehen Anteilsrechte an der juristischen Person einer Personengesellschaft oder einer juristischen Person zu, so hat diese nach den Vorschriften eines EWR-Staates errichtet zu sein und ihren Sitz in einem EWR-Staat zu haben;

§ 83. (1) In der Konzession kann die Anzahl und Art der zu verwendenden Fahrzeuge oder Schwimmkörper sowie die zulässige Zahl der Fahrgäste bzw. die größte Tragfähigkeit jedes Fahrzeuges oder Schwimmkörpers unter Bedachtnahme auf die Interessen der Verkehrspolitik, insbesondere der Schifffahrt, sowie unter Berücksichtigung der Erfordernisse des § 16 Abs. 1 Z 3 bis 6 und 11 festgesetzt werden. (*entfällt*)

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Inhabern eines Befähigungsausweises zur selbstständigen Führung von Fahrzeugen des Bundesheeres über Antrag ein Schiffsführerpatent – 10 m (§ 123 Abs. 1 Z 5) oder ein Schiffsführerpatent – 10 m – Seen und Flüsse (§ 123 Abs. 1 Z 6) auszustellen, wenn der Befähigungsausweis **zur Führung von Fahrzeugen im selben Umfang berechtigt**.

3. Schiffsführerpatent – 20 m: Berechtigung zur selbstständigen Führung von Kleinfahrzeugen auf Wasserstraßen und sonstigen Binnengewässern sowie von **Fahrgastschiffen**, deren Länge, gemessen am Schiffskörper, weniger als 20 m beträgt, auf Binnengewässern, ausgenommen Wasserstraßen;

(6) Über Antrag ist nach bestandener Prüfung ein vorläufiger Befehl-

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung
ungsausweis einschließlich der jeweils zutreffenden Befristungen, Beschränkungen und Auflagen auszuhändigen. Der vorläufige Befähigungsausweis gilt in Verbindung mit einem gültigen, amtlichen Lichtbildausweis innerhalb Österreichs ab Aushändigung bis zur Zustellung des Befähigungsausweises, längstens für die Dauer von acht Wochen.

Geltende Fassung

Z 15: § 124 Abs. 1 Z 2

2. von Schiffsführerpatenten, ausgenommen das Schiffsführerpatent – Raft,
- auf bestimmte Fahrzeugarten,
 - auf eine bestimmte Antriebsleistung,
 - auf einzelne Gewässer oder Gewässerteile;

Z 16 und 17: § 128 Abs. 4

- (4) Die Fahrpraxis ist auf einem Fahrzeug zu erbringen, das in seiner Art dem Berechtigungsumfang des beantragten Befähigungsausweises entspricht und folgende Mindestlänge aufweist:
1. 20 m für Kapitänspatente;
 2. 15 m für ein gemäß Abs. 2 eingeschränktes Kapitänspatent – Seen und Flüsse;
 3. 10 m für das Schiffsführerpatent – 20 m und das Schiffsführerpatent – 20 m – Seen und Flüsse sowie für ein gemäß Abs. 2 eingeschränktes Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt B.

Z 18: § 132 Abs. 1

- § 132. (1) Die Prüfungskommission für die Kapitänspatente, das Schiffsführerpatent – 20 m und das Schiffsführerpatent – Raft besteht aus einem rechtmäßigen Prüfer, einem technischen Prüfer und einem nautischen Prüfer, welcher auch die praktische Prüfung abnimmt. Steht für die Prüfungskommission für das Schiffsführerpatent – Raft ein nautischer Prüfer nicht zur Verfügung, kann der technische Prüfer bei entsprechender Eignung zusätzlich als nautischer Prüfer, welcher auch die praktische Prüfung abnimmt, bestellt werden.

Z 19: § 134

- § 134. (1) Der Befähigungsausweis ist zu entziehen, wenn der Inhaber eines der im § 125 Abs. 2 angeführten Erfordernisse nicht mehr erfüllt;
1. den Nachweis gemäß § 124 Abs. 4 nicht erbringt;
 2. den Nachweis gemäß § 124 Abs. 5 nicht erbringt;
 3. wiederholt grobe Verletzungen der schifffahrtsrechtlichen Vorschriften

Vorgeschlagene Fassung

2. von Schiffsführerpatenten, ausgenommen das Schiffsführerpatent – Raft,

- auf bestimmte Fahrzeugarten,
- auf eine bestimmte Antriebsleistung,
- auf einzelne Gewässer oder Gewässerteile,
- d) bei gemäß § 128 Abs. 4 erbrachter Fahrpraxis auf hinsichtlich Länge, Antriebsart und –leistung sowie Steuerungsart baugleiche Fahrzeuge;**

(4) Die Fahrpraxis ist auf einem Fahrzeug zu erbringen, das in seiner Art dem Berechtigungsumfang des beantragten Befähigungsausweises entspricht und folgende Mindestlänge aufweist:

1. 20 m für Kapitänspatente;
2. 15 m für ein gemäß Abs. 2 eingeschränktes Kapitänspatent – Seen und Flüsse;
3. mehr als 10 m für das Schiffsführerpatent – 20 m und das Schiffsführerpatent – 20 m – Seen und Flüsse sowie für ein gemäß Abs. 2 eingeschränktes Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt B.
- 4. Abweichend von Z 3 gilt keine Mindestlänge, wenn die Fahrpraxis auf einem Fahrgastschiff mit weniger als 10 m erbracht wird und das Schiffsführerpatent – 20 m – Seen und Flüsse gemäß § 124 Abs. 1 Z 2 lit. d entsprechend eingeschränkt wird.**

§ 132. (1) Die Prüfungskommission für die Kapitänspatente, das Schiffsführerpatent – 20 m und das Schiffsführerpatent – Raft besteht aus einem rechtmäßigen Prüfer, einem technischen Prüfer und einem nautischen Prüfer, welcher auch die praktische Prüfung abnimmt. Steht für die Prüfungskommission für das Schiffsführerpatent – Raft ein nautischer Prüfer nicht zur Verfügung, kann der technische Prüfer bei entsprechender Eignung zusätzlich als nautischer Prüfer, welcher auch die praktische Prüfung abnimmt, bestellt werden.

„(4) Hat der Inhaber des Befähigungsausweises

1. ein Fahrzeug, einen Schwimmkörper oder einen Verband der gewerbsmäßigen Schiffahrt in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand mit einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,5 g/l (0,5 Promille) oder darüber oder einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,25 mg/l geführt oder
2. ein Fahrzeug, einen Schwimmkörper oder einen Verband

Geltende Fassung

- begangen hat;
5. sich einer gemäß § 131 Abs. 2 von der Behörde verfügten Nachprüfung nicht unterzieht oder die Nachprüfung nicht bestanden hat.
- (2) Der Inhaber eines Befähigungsausweises ist im Falle der Entziehung des Befähigungsausweises verpflichtet, diesen der Behörde unverzüglich nach Zustellung des in erster Instanz ergangenen Entziehungsbeschiedes zurückzustellen; das Ergreifen von Rechtsmitteln hat keine aufschiebende Wirkung.
- (3) Inhabern ausländischer Befähigungsausweise ist unter den Voraussetzungen des Abs. 1 Z 4 das Recht zur Führung von Fahrzeugen auf österreichischen Gewässern abzuerkennen; die Aberkennung ist im Befähigungsausweis möglich, sofern dies ohne Zerstörung oder Beschädigung des Ausweises möglich ist.

Vorgeschlagene Fassung

- der nicht gewerbsmäßigen Schiffahrt in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand mit einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 g/l (0,8 Promille) oder darüber oder einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,4 mg/l geführt, ist das Erfordernis gemäß § 125 Abs. 2 Z 3 für die Dauer von sechs Monaten, im ersten Wiederholungsfall für die Dauer von einem Jahr, im zweiten Wiederholungsfall unbefristet nicht mehr erfüllt.
- (5) Für Inhaber ausländischer Befähigungsausweise sind unter den Voraussetzungen und für die Dauer gemäß Abs. 4 die Bestimmungen des Abs. 3 sinngemäß anzuwenden.
- (6) Wurde dem Inhaber des Befähigungsausweises ein ihm nach Eisenbahn-, Luftfahrt- oder Kraftfahrrrecht ausgestellter Befähigungsausweis wegen Fahrens eines Fahrzeugs im Sinne dieser Bestimmungen in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand rechtskräftig entzogen, ist das Erfordernis gemäß § 125 Abs. 2 Z 3 als für die Dauer dieser Entziehung nicht mehr erfüllt anzunehmen.
- (7) Der gemäß Abs. 1 Z 1 entzogene Befähigungsausweis ist unverzüglich wieder auszuhändigen, sobald alle Erforderisse gemäß § 125 Abs. 2 erfüllt sind.“