

E N T W U R F

xxx. Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz geändert wird [CELEX-Nr.: 31999R0718, 31982L0714, 32003L0044, 32005L0044]

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz), BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 123/2005, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Z 32 entfällt.

2. Im § 2 wird der Punkt am Ende der Z 33 durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 34 bis 41 angefügt:

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 Fahrwasser). Die Fahrwasserinformation ist eine unidirektionale Information: Land-Schiff oder Land-Büro (des Nutzers);
36. „Taktische Verkehrsinformation“: die Information, die die unmittelbaren Navigationsentscheidungen in der tatsächlichen Verkehrssituation und der näheren geographischen Umgebung beeinflusst;
37. „Strategische Verkehrsinformation“: die Information, die die mittel- und langfristigen Entscheidungen der RIS-Benutzer 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;
40. „RIS-Benutzer“: alle Nutzergruppen wie Schiffsführer, 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. Im § 12 Abs. 3 wird der zwei Mal angeführte Ausdruck „Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge“ jeweils durch „Bundesanstalt für Verkehr“ ersetzt.

4. Im § 13 Abs. 6 Z 1 wird der Ausdruck „oder b“ durch „bis c“ ersetzt.

5. § 24 samt Überschrift lautet:

,,Binnenschifffahrts-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 Schifffahrtszeichen zu geben.

(3) Auf Wasserstraßen sind Fahrwasserinformationen zusätzlich durch navigationstaugliche elektronische Schifffahrtskarten 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 Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, S. 152) bereitzustellen. Informationen in elektronischen Schifffahrtskarten heben durch Schifffahrtszeichen kundgemachte Verordnungen und Fahrwasserinformationen nicht auf.

(4) Lässt sich der Inhalt der Fahrwasserinformationen durch Schifffahrtszeichen nicht ausdrücken, sind sie unter Berücksichtigung der Verordnungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für Nachrichten für die Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG als „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ im Wege von Binnenschifffahrts-Informationsdiensten zu geben. Darüber hinaus sind sie durch Anschlag an den Amtstafeln der Schifffahrtsaufsichter 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.

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

(6) Die Schiffsführer 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 Zwecke, 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 zur Abgabe automatisierter Identitäts- und Positions meldungen unter Berücksichtigung der Verordnungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme 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) Identitäts- und Positions meldungen gemäß Abs. 10 können auch ohne gesetzliche Verpflichtung insbesondere zur Erstellung von taktischen und strategischen Verkehrsinformationen abgegeben werden.

(12) Der Schiffsführer ist für die korrekte Eingabe der schiffs- und reisebezogenen Daten bei der Übermittlung von Identitäts- und Positions meldungen gemäß Abs. 10 und 11 verantwortlich.

(13) Die gemäß Abs. 10 und 11 übermittelten Identitäts- und Positions meldungen können zur Erfüllung der in nationalen und internationalen Vorschriften festgelegten Zwecke, zur Erstellung von takti-

schen und strategischen Verkehrsinformationen sowie zur Rekonstruktion von Unfällen in RIS-Anwendungen bis zu 3 Jahren gespeichert werden.

(14) Daten gemäß Abs. 7, 8, 10 und 11, die im Zusammenhang mit einer Havarie gemäß § 31 stehen, können auf Anweisung der Schifffahrtsaufsicht, auf Ersuchen der Unfalluntersuchungsstelle, oder bei Unfällen mit Personenschäden auf Ersuchen des öffentlichen Sicherheitsdienstes sowie auf Antrag eines an der Havarie Beteiligten unbefristet gespeichert und als Beweismittel verwendet werden.

(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 Schiffsnummer im Rahmen von Binnenschiffahrtinformationsdiensten zu erlassen.

(16) Die Daten zur Identifizierung von Fahrzeugen mit einer einheitlichen Europäischen Schiffsnummer sind in RIS-Anwendungen bis zur nachweislichen 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 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.“

6. Im § 42 Abs. 2 werden nach Z 16 folgende Z 16a bis 16c eingefügt:

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

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

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

7. § 57 Abs. 2 lautet:

„(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.“

8. Dem § 57 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(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 und frühere derartige Anlagen dürfen nur dann wieder verwendet 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.“

9. § 58 Abs. 6 erster Satz lautet:

„Bewilligungsinhaber von Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter, die unverpackt, nicht mit Wasser mischbar und schwimmfähig 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.“

10. Im § 78 Abs. 1 Z 3 im Klammerausdruck entfallen nach dem Wort „Vorstand“ der Beistrich und das Wort „Aufsichtsrat“.

11. § 83 Abs. 1 letzter Satz entfällt.

12. § 120 entfällt.

13. § 123 Abs. 1 Z 3 des Schifffahrtsgesetzes lautet:

„3. Schiffführerpattent – 20 m: Berechtigung zur selbständigen 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;“

14. Dem § 123 wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Über Antrag ist nach bestandener Prüfung ein vorläufiger Befähigungsausweis 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.“

15. Im § 124 Abs. 1 Z 2 wird der Strichpunkt am Ende der lit. c durch einen Beistrich ersetzt und folgende lit. d angefügt:

„d) bei gemäß § 128 Abs. 4 Z 4 erbrachter Fahrpraxis auf hinsichtlich Länge, Antriebsart und -leistung sowie Steuerungsart baugleiche Fahrzeuge ;“

16. Im § 128 Abs. 4 Z 3 werden vor dem Ausdruck „10 m“ die Worte „mehr als“ eingefügt.***17. Im § 128 Abs. 4 Z 3 wird folgender Satz angefügt:***

„Abweichend davon 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.“

18. Dem § 132 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„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.“

19. Dem § 134 werden folgende Abs. 4 bis 7 angefügt:

„(4) Hat der Inhaber des Befähigungsausweises

1. ein Fahrzeug, einen Schwimmkörper oder einen Verband der gewerbsmäßigen Schifffahrt 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 der nicht gewerbsmäßigen Schifffahrt 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 Kraftfahrrecht ausgestellter Befähigungsausweis wegen Führens 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 Erfordernisse gemäß § 125 Abs. 2 erfüllt sind.“