

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

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4026 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ. BMVIT-554.025/
0007-IV/W1/2013

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25733/04/13/VO/Sa
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl
4026

Datum
16.5.2013

Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung des Schifffahrtsgesetzes und des Seeschifffahrtsgesetzes (Schifffahrtsrechtsnovelle 2013) sowie zum Entwurf der Schiffsführerverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs für eine Änderung des Schifffahrtsgesetzes und des Seeschifffahrtsgesetzes sowie des Entwurfs der Schiffsführerverordnung und nehmen wie folgt Stellung:

Zu §§ 1 Abs. 5, 89 Abs.2, § 101 Abs. 5 und zum 8. Teil des Schifffahrtsgesetzes sowie zur Schiffsführer-VO

Aus den nachfolgend angeführten Gründen sprechen wir uns gegen eine Eliminierung von Rafting aus dem Schifffahrtsrecht aus und lehnen die Umwandlung von einem gebundenen in ein freies Gewerbe klar ab: Die Liberalisierung dieses Gewerbes ist aus unserer Sicht sowohl aus sicherheitstechnischen als auch aus umweltpolitischen Gründen nicht akzeptabel. Rafting-Betreiber müssen für Begegnungen mit der Personenschifffahrt auf Flüssen ausgebildet werden, denn ohne eine fundierte Ausbildung über Strömungen, Wasserstände etc. ist die Durchführung von Rafting-Touren fahrlässig, nachdem das damit verbundene Gefahrenpotenzial vielfach unterschätzt wird. Ohne Zugangsbeschränkungen würde überdies das heute schon gespannte Verhältnis zur Fischerei sowie zum Natur- und Gewässerschutz unlösbar.

Die bisherigen Regelungen des Schifffahrtsrechts zur Erlangung von Konzession und Zulassung für das Rafting haben sich in der praktischen Umsetzung sehr gut bewährt und bilden eine wesentliche Grundlage für den hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandard des Raftings in Österreich. Zur Aufrechterhaltung und Sicherstellung dieser Standards in der gewerblichen Rafting-Branche erachten wir einen bundesweit einheitlichen Befähigungsnachweis für

Schiffsführer sowie eine wiederkehrende schiffahrtstechnische Überprüfung der Rafts weiterhin als unabdingbar.

Sollte trotzdem im Interesse einer Verwaltungsvereinfachung an einer Deregulierung festgehalten werden, plädieren wir dezidiert dafür, Rafting zumindest weiterhin im Schifffahrtsrecht zu belassen. Außerdem ersuchen wir angesichts der oben geäußerten Bedenken insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit eindringlich, im schiffahrtspolizeilichen Abschnitt des Schiffahrtsgesetzes für den gewerbsmäßigen Rafting-Betrieb erforderliche Voraussetzungen vorzusehen. Dadurch sollte zumindest eine Ex-Post-Beurteilung derselben garantiert werden. Nachdem es sich hierbei um Betriebsvorschriften handelt, müssten diese überdies auch von ausländischen Rafting-Unternehmern befolgt werden, wodurch im Interesse aller ein insgesamt höheres Sicherheitsniveau gewährleistet wäre. Um die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen, sollte außerdem jedenfalls eine Anmeldepflicht eingeführt werden, wobei bei der Anmeldung ausdrücklich auf die Betriebsvorschriften hingewiesen werden sollte.

Auch die Liberalisierung der Schiffsführerschulen birgt unserer Ansicht nach großes Gefahrenpotential. So ist die Wasserstraßen-Verkehrsordnung in ihrer Komplexität durchaus mit der Straßenverkehrsordnung zu vergleichen und sollte daher bei der Ausbildung auch ähnlich behandelt werden. Im Interesse einer qualitativ hochwertigen Ausbildung von angehenden Schiffsführern sollten daher die bisherigen Auflagen für Schiffsführerschulen aus dem achten Teil zumindest dahingehend erhalten werden, dass sie ebenfalls im zweiten Teil des Schiffahrtsgesetzes als Voraussetzungen festgehalten werden. Um die Qualität der Ausbildung in allen Schulungseinrichtungen und damit auch ein hohes Sicherheitsniveau insgesamt zu gewährleisten, fordern wir außerdem bei dieser Gelegenheit eindringlich die Gleichstellung von gewerblicher und nicht gewerblicher Schulungstätigkeit. Zudem ersuchen wir auch hier um die Einführung einer Anmeldepflicht sowie des dezidierten Hinweises auf die Betriebsvorschriften bei der Anmeldung.

Zu § 29 Schiffahrtsgesetz

Grundsätzlich ist es selbstverständlich auch im Interesse der Wirtschaft, die Flüssigkeit des Verkehrs möglichst schnell wiederherzustellen. Nichtsdestotrotz müssen die erweiterten Möglichkeiten zu behördlichen Ersatzvornahmen unserer Ansicht nach jedenfalls auch unter dem Blickwinkel der Verhältnismäßigkeit gesehen werden. Daher plädieren wir dafür, dies mittels folgender (fett markierter) Änderungen sicherzustellen:

*„§ 29 (3) Bei Gefahr im Verzug, auf Wasserstraßen bei Nichtbefolgung der bescheidmäßigen Verpflichtungen gemäß Abs. 2 auch bei einer Beeinträchtigung der Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen oder einer Verunreinigung des Gewässers, einer **erheblichen Beeinträchtigung der Ordnung der Schifffahrt oder der Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt oder bei nachteiligen Veränderungen der Gewässersohle oder bestehender Wasserbauten, hat die Behörde...**“*

Zu §§ 45 Abs. 2, 90 Abs. 2, 99 Abs. 2 und 3, 103 Abs. 6 und 116 Abs. 2 Schiffahrtsgesetz

In den angeführten Paragraphen wird jeweils das Wort „Schulungszwecken“ durch die Wortfolge „anderen gewerblichen Zwecken“ ersetzt. Wie bereits oben angeführt, plädieren wir für die

Gleichstellung von gewerblicher und nicht gewerblicher Schulungstätigkeit, weswegen wir um die Beibehaltung der ursprünglichen Formulierungen ersuchen. Nur so kann unserer Ansicht nach garantiert werden, dass alle für Schulungszwecke verwendeten Fahrzeuge und Schifffahrtsanlagen die notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Zu § 52 Schifffahrtsgesetz

Wir haben keinen Einwand gegen eine Regelung der Überprüfungsintervalle für Schifffahrtsanlagen per Verordnung, sofern diese eine Verlängerung der Maximalfristen bzw. jedenfalls keine Verkürzung derselben vorsieht.

Zu § 55 Schifffahrtsgesetz

Die geplante Schaffung weiterer Widerrufstatbestände für die Bewilligung von Schifffahrtsanlagen lehnen wir nach wie vor dezidiert ab. Als Begründung für diese Änderungen wird angeführt, dass die derzeitige Rechtslage für die Erteilung von Anlagenbewilligungen lediglich eine Absichtserklärung des Grundeigentümers über den Abschluss eines Grundbenützungsbereinkommens erfordert. Dabei ist als Bewilligungsvoraussetzung bereits jetzt die Zustimmung des Grundeigentümers gesetzlich vorgeschrieben und nicht etwa nur eine Erklärung, diese später erteilen zu wollen. So sieht § 49 Abs. 3 vor, dass dingliche Rechte anderer Personen an einer Liegenschaft oder Schifffahrtsanlage der Erteilung der Bewilligung entgegenstehen, soweit sie nicht durch gütliche Übereinkunft beseitigt oder eingeschränkt werden.

Nach der derzeitigen Rechtslage gilt ein rechtskräftiger Bewilligungsbescheid - von den jetzt im Gesetz vorgesehenen Erlöschens- und Widerrufs-Tatbeständen abgesehen - verbindlich und unabänderlich. Dadurch ist es bislang unmöglich, einen Bewilligungsbescheid auf bloßes Betreiben des Grundeigentümers (wie etwa bei der Kündigung eines allfälligen Bestandsvertrages) zu widerrufen. Wird dieser Rechtsschutz für den Bewilligungsinhaber mit der geplanten Änderung unterlaufen, sehen wir nach wie vor eine große Gefahr darin, dass die überwiegend öffentlichen Grundeigentümer nach Belieben die Entziehung von bestehenden Anlageberechtigungen zugunsten neuer Interessenten durchsetzen könnten.

Wir fordern daher nachdrücklich eine Streichung dieser Änderungen.

Zum Seeschifffahrtsgesetz

Die erneute Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes sollte unserer Ansicht nach zum Anlass genommen werden, die eingetretenen eklatanten und für Konsumenten nicht nachvollziehbaren Niveauunterschiede der gemäß § 15 mit Bescheid anerkannten Prüfungsorganisationen zu bereinigen: So sollte entweder eine einheitliche, für alle Prüfungsorganisationen gültige Prüfungsordnung erlassen werden oder der Behörde zumindest mehr Kontrollmöglichkeiten eingeräumt werden, um sicherzustellen, dass die genehmigten Prüfungsordnungen auch tatsächlich eingehalten werden.

Anlässlich der Seeschifffahrtsgesetz-Novelle 2012 hatte sich die Behörde zum Ziel gesetzt, das Ausbildungs- und Prüfungsniveau aufrechtzuerhalten. Bedauerlicherweise wurde dieses Ziel

jedoch nicht erreicht, wie beispielweise das nicht explizite Anführen von Nachfahrten in Prüfungsordnungen zeigt, weswegen wir die eben angeführten Verbesserungen als unbedingt notwendig erachten.

Zur Schiffsführer-Verordnung

Unserer Ansicht nach sollten prinzipiell eine möglichst weit gehende Harmonisierung der verschiedenen Ausbildungen in Europa erreicht werden, um eine lückenlose Befahrung aller Wasserstraßen mit österreichischen Patenten sicherzustellen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme!



Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin