

Dr. Hans G. Schreiber

1190 Wien

h.schreiber.ra@aon.at

An das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik

via E-Mail w1@bmvit.gv.at

Betrifft: Schifffahrtsrechtsnovelle 2013

Sehr geehrte Damen und Herren!

Umseits übermittle ich umseits meine Stellungnahme zum Ministerialentwurf und ersuche höflich um geschätzte Kenntnisnahme.

Mit vorzügliche Hochachtung!

Dr. Hans G. Schreiber

Zum Gesetzesentwurf wird hinsichtlich des zur Gänze entfallenden Abschnittes 8 angemerkt:

Historisch betrachtet findet sich als erste Regelung für Schiffsführerschulen die Verordnungsermächtigung im BGBL 550/1935 im § 21 in einem Halbsatz versteckt.

Die hierauf erlassenen Verordnung 353/1936, bestehend aus 11 Paragraphen, ist von dem Gedanken getragen, Vorschriften für Schiffsführerschulen zu erlassen, um eine einheitliche und gute Ausbildung zu sichern.

Diese Verordnung wird mit BGBL 535/1978 in den Gesetzesrang erhoben.

Durch das BGBL I 62/1997 wird die Anwendung der §§ 140 – 145 für Schiffsführerschulen stipuliert.

Es ist erkennbar, dass die VO 353/36 mit 11 Paragraphen die umfangreichste und der Teil 8 des BGBL I 62/1997 mit 6 Paragraphen die kürzeste Regelung darstellt.

Wieso also ernstlich behauptet werden kann, dass eine Überregulierung vorliegt, ist selbst mit bestem Willen nicht nachvollziehbar und wird dies auch nicht durch die Erläuterungen argumentiert.

In den Erläuterungen wird ausgeführt, dass die Inanspruchnahme einer Schiffsführerschule keine Zulassungsvoraussetzung zur einer Schiffsführerprüfung darstellt. Die Bestimmungen über Schiffsführerschulen stellen im Sinne der Erwerbsfreiheit eine Überregulierung dar. Die Deregulierung behebe Unklarheiten hinsichtlich der Erwerbsausübungsfreiheit, da die Inanspruchnahme einer Schiffsführerschule keine Zulassungsvoraussetzung zur einer Schiffsführerprüfung darstellt.

Hier kann nur mit großer Verwunderung festgestellt werden, dass die Erläuterungen ganz offensichtlich den im Verfassungsrang stehenden Begriff der Freiheit des Erwerbes argumentativ mißbrauchen, um einer nicht erkennbaren angeblichen Überreglementierung zu begegnen. Es stellt keinen wie immer gearteten Eingriff in die Erwerbsfreiheit dar, wenn es einem Ausbildungswilligen freigestellt wird, eine Schiffsführerschule zu besuchen oder sich sein Wissen wo anders zu besorgen.

Wenn demnach eine Person beabsichtigt, eine Schiffsführerschule zu betreiben, so erscheint es denkunmöglich, in regulierenden Vorschriften, die alle gleichermaßen treffen, einen Eingriff in die Erwerbsfreiheit zu sehen. Bei Fahrschulen für KFZ wird auch kein Eingriff in die Erwerbsfreiheit angenommen. Diese oben dargestellte Argumentation der Erläuterungen stellt lediglich eine Scheinbegründung dar, die wegen des rechtsirrigen und irreführenden Inhaltes schärfstens abzulehnen ist.

Was die Ausführungen in den Erläuterungen anlangt, gewerbsmäßige Schiffsführerausbildung sei ein Gewerbe, muß dem entgegengehalten werden, dass der Betrieb einer Schule wohl gewerbsmäßig wegen der Absicht Einkünfte zu erzielen ist, aber durch die Gewerbeordnung nicht im Mindesten tangiert oder geregelt wird. Die GewO sieht ausdrücklich in § 2 (1) zif 15 vor, dass die GewO auf Schiffahrtsunternehmen, und Schiffsführerschulen sind das bei praktischer Ausbildung, nicht anzuwenden ist. Den Betrieb einer Schiffsführerschule dann als freies Gewerbe im Sinn der GewO zu bezeichnen ist nahezu verwegen.

Hier zeigt die Entwurfsbegründung bestürzende Wissensmängel auf, da der Begriff freies Gewerbe bedeutet, dass im Gegensatz zum gebundenen Gewerbe eine Prüfung als Ausübungsvoraussetzung nicht gefordert ist. Die bisherige Regelung durch § 142 (5) SchFG, wonach die Lehrperson im Besitz eines entsprechenden Befähigungsausweises zu sein hat, entspricht dem Begriff des gebundenen Gewerbes. Wie also die Entwurfsbegründung zum Schluss kommen kann, Schiffsführerschulen würden als freies Gewerbe betrieben, ist völlig unverständlich.

Im Gegensatz zu den Intentionen des Entwurfes mag auf das Kraftfahrzeugwesen verwiesen werden. Im Jahr 1963 war es dem Unterzeichner möglich, einen Führerschein für KFZ der Gruppe B ohne Besuch einer Fahrschule durch Ablegung einer behördlichen Prüfung zu erwerben. Hier ist ein Unterschied zur derzeitigen Situation bei Schiffsführerbefähigungsausweisen nicht erkennbar. Im Kraftfahrzeugwesen hat sich die Situation allerdings bis heute deutlich geändert, als nun der Besuch einer Fahrschule und auch praktische Übungen unter Aufsicht des Fahrlehrers zwingend vorgeschrieben sind. Der Zweck dieser Regelungen ist klar: Im Dienste der Sicherheit im Strassenverkehr muss auf gute Ausbildung an und für Kraftfahrzeuge unbedingt Wert gelegt werden. Ein Unterschied zur Führung von Wasserfahrzeugen, die auf der Donau nahezu ausschliesslich Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sind und im Freizeitbereich mit Leistungen bis über 500 KW bei Geschwindigkeiten bis 100 Km/h und im Berufsschiffverkehr bis 3000 KW ist hinsichtlich Risiko kein Unterschied zu KFZ erkennbar. Hier mag auf die Tragödien der *Grein* und *Dumbier* verwiesen werden. Es erscheint demnach unabdingbar, den bestmöglichen Ausbildungsstand zu fordern. Dieser Ausbildungsstand kann im Hinblick auf die Einheitlichkeit der Ausbildung nur durch bundeseinheitliche Regelungen aufrecht erhalten werden. Letztlich ist bekräftigend festzuhalten, dass der derzeitige Umfang der Regelungen für Schiffsführerschulen mit insgesamt 6 Paragraphen keine Überreglementierung darstellen kann, sondern eher als Minimum einer vernünftigen und angemessenen Regelung anzusehen ist.

Die Entfernung des achten Teiles des SchFG ist daher dringend abzulehnen.

Um Berücksichtigung der Anmerkungen und Vorschläge in der zukünftigen Diskussion wird höflich gebeten.

Dr. Hans G. Schreiber