

BUNDESKANZLERAMT  **VERFASSUNGSDIENST**

GZ • BKA-603.353/0001-V/8/2013

ABTEILUNGSMAIL • V@BKA.GV.AT

BEARBEITER • HERR MMMAG. DR. FRANZ KOPPENSTEINER

PERS. E-MAIL • FRANZ.KOPPENSTEINER@BKA.GV.AT

TELEFON • +43 1 53115-202774

IHR ZEICHEN • BMVIT-554.025/0007-IV/W1/2013

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Antwort bitte unter Anführung der GZ an die Abteilungsmail

**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden;
Begutachtung; Stellungnahme**

Zu dem mit der do. oz. Note übermittelten Gesetzesentwurf nimmt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst wie folgt Stellung:

I. Allgemeines

Es wird darauf hingewiesen, dass die Übereinstimmung des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes mit dem Recht der Europäischen Union vornehmlich vom do. Bundesministerium zu beurteilen ist.

II. Inhaltliche BemerkungenZu Art. 1 (Änderung des Schifffahrtsgesetzes):Zu Z 4 (§ 7):

Der Unterschied zwischen § 7 Abs. 1 Z 4 erster Satzteil (vgl. „Zufügen von Schäden an Besatzungsmitgliedern und anderen [...] Personen“) und § 7 Abs. 1 Z 1 (vgl. „Gefährdung von Menschenleben“) sowie zwischen § 7 Abs. 1 Z 4 zweiter Satzteil (vgl. „an Hafen- oder Kaianlagen und der Umwelt“) und § 7 Abs. 1 Z 2 (vgl. „Ufern, Regulierungsbauwerken und Anlagen jeder Art im Gewässer oder am Ufer“) sollte klarer zum Ausdruck kommen.

Zu Z 5 (§ 24 Abs. 14):

Es wird darauf hingewiesen, dass der sich in § 24 Abs. 14 befindende Verweis auf „§ 134 Abs. 1 Z 4“ ins Leere geht.

Zu Z 8 (§ 29):

In § 29 Abs. 2 letzter Satz deutet das Wort „kann“ darauf hin, dass der Behörde ein Ermessen eingeräumt wird (vgl. LRL 34). Falls dies gewollt ist, sollten jedenfalls die Parameter für die Ermessensübung näher determiniert werden.

Es wird angeregt klarzustellen, worauf sich die Wortfolge „außer bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit“ in § 29 Abs. 4 genau bezieht. An dieser Stelle wird darauf aufmerksam gemacht, dass im Fall einer Bezugnahme auf eine Ersatzvornahme nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz 1991 in § 29 Abs. 3, die Regelung des § 29 Abs. 4 erster Satz wohl entbehrlich wäre: Denn es ergibt sich bereits aus § 4 VVG selbst, dass der Verpflichtete das Risiko für allfällige Schäden trägt, die im Zuge der Ersatzvornahme eintreten (vgl. *Thiener*, *Verwaltungsverfahrenrecht*⁴, S. 565).

Der Sinngehalt des § 29 Abs. 7 ist nicht klar ersichtlich: So stellt sich insbesondere die Frage, worin der Unterschied zu § 29 Abs. 1 letzter Satz und § 29 Abs. 3 besteht.

Der letzte Satz in den Erläuterungen zu § 29 – (Hervorhebung nicht im Original) „In seltene Einzelfällen (...) kann jedoch der Aufwand für die Schifffahrtsaufsicht (...) einen Umfang erreichen, bei dem die Tragung der dadurch entstehenden Kosten durch die Allgemeinheit nicht mehr zumutbar und eine Überwälzung auf den Verursacher nach dem Vorbild der Verkehrsregelung bei Arbeiten in der Wasserstraße gerechtfertigt ist.“ – scheint über den Normtext hinauszugehen: Darin ist zumindest keine Rede vom „Normalfall“ (Tragung der Kosten durch die Allgemeinheit).

Zu Z 19 (§ 83 Abs. 5):

Zumindest in den Erläuterungen sollte näher ausgeführt werden, weshalb jene Voraussetzung die in § 78 wegfällt – Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung im Inland – in § 83 Abs. 5 wieder eingeführt wird.

Zu Z 23 (7. Teil):

Zu § 118:

§ 118 Abs. 3 enthält eine Verweisung auf „Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission“. Dabei sollte zunächst klargestellt werden, dass es sich hierbei (offenbar) um die „Wirtschaftskommission für Europa“ der Vereinten Nationen handelt. Hinsichtlich der Verweise wird an die verfassungsrechtlichen Vorgaben für Verweisungen auf Normen fremder Rechtsetzungsorgane erinnert: Solche Verweisungen dürfen nur statischer Natur sein und der Publizitätsgrundsatz ist dadurch zu wahren, dass diese Normen in einer mit der verfassungsrechtlich vorgesehenen Kundmachungsform (von der Publizitätswirkung) vergleichbaren Weise kundgemacht werden. Dem Gesetzesentwurf lässt sich nicht entnehmen, ob diese Voraussetzungen eingehalten werden (auf das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst GZ BKA-601.423/0001-V/2/2010 wird hingewiesen). Die gleiche Anmerkung gilt sinngemäß für Richtlinien von internationalen Organisationen (vgl. § 119 Abs. 2, § 122 Abs. 2, § 123 Abs. 3 und § 125 Abs. 3) sowie Empfehlungen der Donaukommission über Schiffsführerzeugnisse (vgl. § 121 Abs. 3).

Zu § 119:

Es ist unklar, was unter der Wortfolge „Tätigkeiten an Bord, die im Hinblick auf die Sicherheit des Fahrzeugs und von Personen eine besondere Qualifikation erfordern“ in § 119 zu verstehen ist: Die Verordnungsermächtigung sollte diesbezüglich näher determiniert werden.

Zu § 121:

§ 121 Abs. 3 ist nur schwer verständlich und sollte demgemäß sprachlich umformuliert werden.

Zu § 123:

Es ist unklar, was unter der Wortfolge „die näheren Bestimmungen“ in § 123 Abs. 1 letzter Satz zu verstehen ist: Die Verordnungsermächtigung sollte diesbezüglich näher determiniert werden.

Zu § 127:

Hinsichtlich § 127 Abs. 8 stellt sich die Frage, ob eine Neubestellung eines Prüfers möglich ist.

Zu § 129:

Es wird angeregt näher zu spezifizieren, was unter „schifffahrtsrechtliche Vorschriften“ in § 129 Abs. 1 Z 2 genau zu verstehen ist.

Im Hinblick auf Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012 sollte auf die Wortfolge „in erster Instanz“ in § 129 Abs. 2 verzichtet werden. Andernfalls entstünde der Eindruck der Beibehaltung eines administrativen Instanzenzuges.

Da der Ausschluss einer aufschiebenden Wirkung bei Ergreifen von Rechtsmitteln (vgl. § 129 Abs. 2 letzter Satz) dem Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, BGBl. I Nr. 33/2013 (VwGVG) (zum Teil) widerspricht, sollte in den Erläuterungen auf die Erforderlichkeit dieser Abweichungen näher eingegangen werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass abweichende Regelungen zum VwGVG gemäß den Erläuterungen (vgl. dazu 1618 BlgNR 24. GP, 19) im Sinne der Judikatur des VfGH nur zulässig sein sollen, sofern sie zur Regelung des Gegenstandes „unerlässlich“ sind. Den Erläuterungen lassen sich dazu keinerlei Aussagen gewinnen.

Zu § 130:

Es wird angeregt die rechtliche Natur der in § 130 Abs. 1 genannten „Bescheinigung“ zu präzisieren.

Weiters ist unklar wer, den in § 130 Abs. 2 angeführten „vorläufig abgenommene(n) Befähigungsausweis“ der Behörde vorzulegen hat.

Zu § 133:

Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes sind im Bereich des (Verwaltungs-)Strafrechts die Anforderungen an den Grad der Vorherbestimmung hoch, da der Gesetzgeber die Straftatbestände klar und unmissverständlich normieren muss, um dem einzelnen Normunterworfenen die Unterscheidung zwischen rechtmäßigem und rechtswidrigem Verhalten zu ermöglichen (vgl. zB VfSlg. 3207/1957 und 4037/1961). Vor diesem Hintergrund sollten einige Bestimmungen des § 133 überarbeitet werden.

So sollte § 133 Abs. 1 – darin findet sich ein sehr weitgehender Verweis auf Verstöße „gegen Vorschriften dieses Teils“ – präzisiert werden.

Desgleichen ist der Verweis auf § 130 am Ende des Klammerausdruckes in § 133 Abs. 2 Z 1 unklar. Ferner stellt sich auch die Frage, was konkret unter der Führung der Bezeichnung „Kapitän“ (vgl. § 133 Abs. 2 Z 3) zu verstehen ist.

Schließlich ist der Sinngehalt des § 133 Abs. 3 unklar (zumal der darin genannte § 43, besondere Regelungen für ausländische Schifffahrtsunternehmen vorsieht).

Zu § 134:

Es wird angeregt in den Erläuterungen näher darzulegen, weshalb gerade für die beiden in § 134 Abs. 6 und 7 genannten Befähigungsausweise (jeweils) eine Übergangsbestimmung vorgesehen ist.

Zu Z 25 (§ 148a):

In den Erläuterungen zu § 148a sollte klar zum Ausdruck kommen, dass § 146 durch das Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz-Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie geändert wird, weshalb es nicht zu einem Fortwirken des in § 146 geregelten administrativen Rechtsmittelzugs (über den 1. Jänner 2014 hinweg) kommt. Der vorletzte Satz in den Erläuterungen zu § 148a sollte dementsprechend neu formuliert werden, da er kaum verständlich ist.

Zu Z 26 (§ 149):

In den Erläuterungen zu § 149 sollte näher dargelegt werden, weshalb unterschiedliche Inkrafttretensdaten vorgesehen sind.

Zu Art. 2 (Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes):

Zu Z 2 (§ 33):

In § 33 Abs. 4 sollte es besser „die Bundesministerin“ statt „das Bundesministerium“ heißen (vgl. hierzu auch § 131 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz).

III. Legistische und sprachliche Bemerkungen

Allgemeines:

Zu legistischen Fragen wird allgemein auf die Internet-Adresse <http://www.bundestkanzleramt.at/legistik>¹ hingewiesen, unter der insbesondere

- die Legistischen Richtlinien 1990² (im Folgenden zitiert mit „LRL ...“) und
- verschiedene, legistische Fragen betreffende Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst zugänglich sind.

Zu Art. 1 (Änderung des Schifffahrtsgesetzes):

Zu Z 1 (Inhaltsverzeichnis):

Die vorgesehenen Änderungen des Inhaltsverzeichnisses sollten dessen Aufbau folgen (sprich zunächst Ersetzung des 7. Teils, danach Entfall des 8. Teils, weiters Einfügung des § 148a und schließlich Einfügung des § 152).

Zu Z 3 (§ 2 Z 10 und 12):

Zur leichteren Lesbarkeit würde sich eine Zweiteilung der Novellierungsanordnung anbieten. Die Novellierungsanordnung 3 würde demnach wie folgt lauten: „§ 2 Z 10 entfällt“. Die daran anschließende Novellierungsanordnung 4 (neu) hätte wie folgt zu lauten: „§ 2 Z 12 lautet:“

Zu Z 8 (§ 29):

In § 29 Abs. 3 letzter Satz sollte präzisiert werden, dass dessen Inhalt sich wohl nur auf Wasserstraßen bezieht.

Zu Z 11 (§ 52 Abs. 1 und 2):

In der Novellierungsanordnung sollte es „lautet“ statt „lauten“ heißen.

¹ Zur Aktivierung von Links (wie diesem) in PDF/A-Dokumenten vgl.

http://www.ag.bka.gv.at/index.php/Link-Aktivierung_in_PDF/A-Dokumenten

² <http://www.bka.gv.at/Docs/2005/11/28/LegRL1990.doc>

Zu Z 13 (§ 76 Abs. 1 Z 3):

Den Ziffern 1 bis 5 in § 76 Abs. 1 sollte jeweils ein Artikel vorangestellt werden (vgl. „den Werkverkehr“; „die Personen- und Güterbeförderung“; „die Durchführung von Transporten“; „die Personenbeförderung“; „die Erbringung“).

Es stellt sich die Frage, weshalb nicht im Normtext – so wie in den Erläuterungen zu § 76 Abs. 1 Z 5 – neben dem „Bugsieren in Häfen“ auch das „Schleppen von Wasserschifahrern oder Fluggeräten und Eisbrecherdienste“ angeführt ist.

Zu Z 23 (7. Teil):

Es fällt auf, dass zum 7. Teil eine Textgegenüberstellung fehlt.

Zu § 119:

§ 119 Abs. 3 zweiter Satz stellt eine sogenannte „Salvatorische Klausel“ dar, die den Geltungsbereich einer Rechtsvorschrift durch einen allgemeinen Vorbehalt gegenüber einer anderen Rechtsvorschrift umschreibt: Dies deutet auf eine Unsicherheit des Normsetzers über den Geltungsbereich oder auf eine schlechte Gliederung hin und wäre daher zu vermeiden (vgl. LRL 5).

Zu § 121:

Auf die Wortfolge „in der jeweils geltenden Fassung“ in § 121 Abs. 2 kann verzichtet werden. Dies ergibt sich bereits aus § 151. Das gleiche gilt sinngemäß für den Verweis auf das Führerscheingesetz in § 124 Abs. 2 Z 5.

Ungeachtet dessen, dass die vorgeschlagene Neuregelung die geltende Regelungstechnik übernimmt, sollte in § 121 Abs. 2 präzisiert werden, dass die sich daraus ergebende Rechtsfolge durch einen Antrag ausgelöst wird.

Zu § 124:

In § 124 Abs. 2 Z 1 sollte präzisiert werden, woraus sich das darin genannte „Mindestalter“ ergibt.

Zu § 125:

Es ist unklar, was genau mit der Wortfolge „in geeigneter Form“ in § 125 Abs. 1 gemeint ist.

Es fällt auf, dass in § 125 Abs. 2 erster Satz von mehreren „theoretischen Teilen“ die Rede ist und in § 125 Abs. 2 zweiter Satz dagegen nur von einen (vgl. „der theoretische Teil“).

Zu § 128:

Nachdem der Begriff „Prüfungskommissär“ im übrigen Gesetzestext nicht mehr vorkommt, sollte er wohl besser durch „Prüfer“ ersetzt werden.

Zu § 132:

Im Sinne einer besseren Systematik sollten alle Zuständigkeitsbestimmungen des 7. Teils, in § 132 zusammengefasst werden: Damit könnte auf die Wortfolge „sofern in diesem Teil nicht anderes bestimmt ist“ verzichtet werden.

Zu § 134:

Es wird auf die fehlenden Leerzeichen zwischen „BGBl.“ und „Nr.“ hingewiesen (vgl. § 134 Abs. 1).

Zu Z 26 (§ 149):

Hinsichtlich der Anführung des § 103 Abs. 6 dürfte es sich um ein Versehen handeln, da diese Bestimmung durch den Entwurf nicht berührt wird.

Zu Z 27 (§ 150):

Um Verwechslungen zu vermeiden, sollte in § 150 Abs. 2 nach jeder der genannten Bestimmungen die BGBl. Zahl angegeben werden.


Zu Z 28 (§ 152a):

Den Z 1 bis 5 ist jeweils ein Artikel voranzustellen (vgl. „die Richtlinie...“).

Diese Stellungnahme wird im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 6. Juli 1961 auch dem Präsidium des Nationalrates zur Kenntnis gebracht.

23. Mai 2013
Für den Bundeskanzler:
HESSE

Elektronisch gefertigt

Signaturwert	u5Y94leZrlladgnV3cmbwrlBUWVt+8Gc1qN28zkDu9AxByuH2rFhd8L0+tyis/gldq4 ENW1Pfz+2YR6jP0qlc7X5pOCxJl/rTHAijNjAubqS6OkpiMZ4eTZ/x5gDV7721eCvt9 YkXWc4sLJxHr9ZAb9Vo2OHw8u+WsqX2iBSuTc=	
	Unterzeichner	serialNumber=962181618647,CN=Bundeskanzleramt, O=Bundeskanzleramt,C=AT
	Datum/Zeit-UTC	2013-05-24T08:33:28+02:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate- light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	294811
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: http://www.signaturpruefung.gv.at Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: http://www.bka.gv.at/verifizierung	