



Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
Abteilung IV/W 1 - Recht  
zHd Herrn MR Ing. Rainer Gaupmann  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 0590900-4026 | F 0590900-243  
E Rp@wko.at  
W <http://wko.at/rp>

| Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom          | Unser Zeichen, Sachbearbeiter               | Durchwahl | Datum     |
|--|---|-----------|-----------|
| GZ.BMVIT-554.025/0002-IV/W1<br>10.1.2012 | Rp 25733/02/12/VO/Sa<br>Mag. Victoria Oeser | 4026      | 22.2.2012 |

## Entwurf für eine Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes, der Seeschiffahrts-Verordnung und der Jachtzulassungsverordnung; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Ministerialrat!

Wir danken für die Übermittlung des im Betreff angeführten Entwurfs und nehmen wie folgt Stellung:

### I. Allgemeine Anmerkungen

Nachdem derzeit kein einziges von ehemals über dreißig Schiffen die Meere unter österreichischer Flagge befährt, soll durch die Novelle des Seeschiffahrtsgesetzes die Möglichkeit der Zulassung eines Seeschiffs in Österreich in Zukunft entfallen. Dass Investoren in absehbarer Zeit wieder österreichische Schiffe in der Hochseeschiffahrt einsetzen, scheint auch uns nur bedingt wahrscheinlich. Angesichts der steigenden technischen, aber auch betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Anforderungen dürfte es künftig kaum attraktiv sein, in Österreich Hochseeschiffe zuzulassen bzw. von hier aus zu betreiben. Nachdem auch die betroffene Branche keine gegenläufigen Argumente vorgebracht hat, erachten wir es als einen begrüßenswerten Ansatz, die bürokratischen wie rechtlichen Strukturen zur Zulassung österreichischer Schiffe in der Hochseeschiffahrt konsequenterweise aufzulassen.

Wir begrüßen grundsätzlich außerdem die Neuregelung des Rechtsbereiches zum Erwerb eines amtlichen Befähigungsausweises zur selbstständigen Führung von Yachten auf See. Mittels der Seeschiffahrtsgesetz-Novelle wird die durch VfGH-Erkenntnis notwendig gewordene Neuregelung der Einrichtungen zum Erwerb von Befähigungsausweisen umgesetzt. Die hier vorgenommene Öffnung für mehrere Bewerber erachten wir ebenso wie die Tendenz, vereinheitlichende Aspekte zu betonen und Qualitätskriterien für Prüfer und Prüfung einzuführen, als äußerst positiv.

In diesem Sinne begrüßen wir es auch, dass Österreich die Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) für diesen Bereich, also die Resolution Nr. 40, anwendet bzw. deren Anwendung angemeldet hat. Ungeachtet dessen sollte jedenfalls mittelfristig der Abschluss internationaler Vereinbarungen über die Sport- und Vergnügungsschiffahrt auf See angestrebt werden, welche es laut den Ausführungen des BMVIT im Vorblatt des Entwurfes derzeit nicht gibt.

Zwar würde der Rahmen der vorliegenden Novelle durch eine Regelung der gewerblichen Nutzung jedenfalls gesprengt und es wären in diesem Zusammenhang auch noch etliche Fragen im Vorfeld zu klären, nichtsdestotrotz regen wir bei dieser Gelegenheit aber eine dahingehende Regelung an. Beispiele denkbarer gewerblicher Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Führung einer Yacht sind etwa entgeltliche Praxisfahrten im Zusammenhang mit der Ausbildung oder entgeltliche Fahrten zum Zwecke des Tauchens und Fischens. Eine zukünftige Regelung könnte sich beispielsweise an bestehenden Regelungen für das Führen/Lenken von Fahrzeugen bei anderen Verkehrsträgern wie der Luftfahrt oder dem Straßenverkehr orientieren, bei denen es sehr unterschiedliche Prüfungen und Ausbildungsnachweise für rein private Flüge bzw. Fahrten und jene zum gewerblichen Zweck gibt. Uns ist kein Grund ersichtlich, warum es einen Unterschied zwischen einer gewerblichen Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Führen einer Yacht und einer, wie auch immer gearteten, anderen gewerblichen Tätigkeit geben soll, die von einem österreichischen Unternehmen im Ausland durchgeführt wird.

## II. Zu den Regelungen im Detail

### **Zu § 15 Abs. 1 und 2 SeeSchFG**

Unserer Ansicht hat die Bundesministerin bei Vorliegen der Voraussetzungen kein Ermessen, weswegen statt „*kann*“ „*hat...zu*“ verwendet werden sollte.

Es scheint uns außerdem tunlich, hier auch festzulegen, dass die Internationalen Zertifikate für die Führung von Yachten als amtliche Nachweise der Befähigung zur selbständigen Führung einer Yacht gelten. Dadurch würde die internationale Anerkennung erheblich gefördert und im innerstaatlichen Rechtsbereich würde zugunsten der beteiligten Personenkreise eine Fülle von versicherungsrechtlichen Problemen (wie bei der Verletzung von Obliegenheitspflichten) entfallen.

### **Zu § 15 Abs. 2 Ziffer 1 SeeSchFG**

Hier sollte die folgende Ergänzung erfolgen: „...eine mindestens fünfjährige Erfahrung der für das Prüfungswesen zuständigen *natürlichen* Personen...“. Dadurch wäre jeder Zweifel ausgeräumt, dass es sich bei den Prüfern um natürliche und nicht um juristische Personen i.S. des § 15 Abs. 1 handelt.

Zur geforderten fünfjährigen Erfahrung ist anzumerken, dass diese Erfahrung derzeit nur bei einem der beiden im VfGH-Erkenntnis angesprochenen Duopolisten erworben worden sein kann. Diese Regelung, den bislang duopolistisch geregelten Markt so zu liberalisieren, dass zwar weitere Unternehmen zugelassen werden, aber von diesen eine fünfjährige Erfahrung im zuvor duopolistisch geregelten Bereich verlangt wird, stellt unserer Ansicht nach eine Verlängerung der verfassungswidrigen Marktbeschränkungen dar.

### **Zu § 15 Abs. 2 Ziffer 2 SeeSchFG**

Wir sind der Ansicht, dass die einmalige Bestellung zum Prüfer nicht die Qualifikation sicherstellt, sondern nur eine wiederholte Zertifizierung das anzustrebende hohe Niveau der Prüfer garantieren kann. Hierfür sollte im Gesetz Vorsorge getroffen werden. Eine

entsprechende Regelung findet sich bereits hinsichtlich der § 15 Abs. 1-Personen. Unbescholtenheit als zusätzliches Kriterium scheint uns außerdem unabdingbar, da höchste charakterliche Integrität gefordert werden muss. Um dem Bestimmtheitsgebot des B-VG zu genügen, müsste hier ein Qualifikationskatalog für Prüfer angeführt werden.

#### **Zu § 15 Abs. 2 Ziffer 3 SeeSchFG**

Hier sollten folgende Ergänzungen erfolgen: „...dass sich deren Prüftätigkeit nicht **überwiegend** auf von ihnen zuvor...ausgebildete Bewerberinnen und Bewerber bezieht **und/oder Grund zur Annahme einer Befangenheit i.S. des § 7 AVG nicht gegeben ist**“.

Bei der Anzahl der Ausbildner, die regelmäßig bislang auch als Prüfer qualifiziert und tätig waren, ist es nahezu unmöglich, dass es einer dieser nicht schon einmal mit einem Kandidaten zu tun hatte. Damit wären alle Prüfer einer § 15 Abs. 1-Person in Kürze von jedweder Prüfertätigkeit ausgeschlossen. Wir plädieren daher für die eben angeführten Ergänzungen, um dieses praktische Problem unter Berücksichtigung der Intentionen des Entwurfes zufriedenstellend zu regeln.

#### **Zu § 15 Abs. 2 Ziffer 5 SeeSchFG**

Ohne das Vorhandensein einer genehmigten Prüfungsordnung kann keine Feststellung durch Bescheid erfolgen, ohne Bescheid kann es aber wiederum keine genehmigte Prüfungsordnung geben. Diese Regelung kann in der Praxis nicht funktionieren, es sei denn, es wird präzisiert, dass die Genehmigung im Verfahren beantragt werden muss.

Unserer Ansicht nach besteht hier außerdem das verfassungsrechtliche Problem, dass es sich um eine unzulässige formalgesetzliche Delegation handelt. Auch die Bestimmungen des § 15 Abs. 3 Z 4 („Gesetzeskunde, Nautik und Seemannschaft“) ändern daran nichts, nachdem sie zu unbestimmt sind. Dieses Problem kann nur durch die Erstellung einer Prüfungsordnung im Gesetz selbst umgangen werden, wobei eine ins Detail gehende Regelung einer verordneten Prüfungsordnung vorbehalten bleiben kann.

#### **Zu § 15 Abs. 2 Ziffer 6 SeeSchFG**

Damit werden EU-Personen ausgeschlossen, was nicht haltbar erscheint, dies umso mehr, als diese Personen selbst keine behördlichen, sondern nur privatrechtliche Funktionen ausüben.

#### **Zu § 15 Abs. 3 Ziffer 5 SeeSchFG**

Durch die Einführung des Begriffes Mindestanforderungen würde es genügen, diese zu erfüllen, um zum Prüfer bestellt werden zu können. Diese Regelung ist daher unserer Ansicht nach der Qualität abträglich. Zur Erreichung des Regelungszweckes sollte eine deklarative Beschreibung im Gesetz getroffen werden, wobei dem Ausdruck "Anforderungen" der Vorzug zu geben wäre; eine ins Detail gehende, dem Bestimmtheitsgebot entsprechende Regelung kann nachfolgend in einer Verordnung getroffen werden.

#### **Textvorschlag:**

**„Die fachliche Qualifikation der Prüferinnen und Prüfer, getrennt nach Motor- und Segeljachten, hat jeweils mindestens zu umfassen:**

- 1. seit mindestens drei Jahren Besitz des Befähigungsausweises für den der Prüfung entsprechenden Fahrtbereich, zumindest jedoch für den Fahrtbereich 2;**
- 2. seemännische Praxis im Ausmaß von mindestens 5000 Seemeilen, davon mindestens 2000 als verantwortliche Schiffsführerin bzw. verantwortlicher Schiffsführer;**



- 3. mindestens 30 Bordtage innerhalb der letzten fünf Jahre als verantwortliche Schiffsführerin bzw. verantwortlicher Schiffsführer. Die Prüfungstätigkeit begründet keine derartigen Bordtage;**
- 4. für die Fahrtbereiche 2 und 3 Besitz eines UKW-Betriebszeugnisses II (SRC), für den Fahrtbereich 4 Besitz eines Allgemeinen Betriebszeugnisses II (LRC) gemäß Funkerzeugnisgesetz 1998 - FZG, BGBl. I Nr. 26/1999 in der jeweils geltenden Fassung;**
- 5. einen Nachweis über die Ausbildung für die Leistung Erster Hilfe wie für Kraftfahrzeuge Gruppe D lt FSG.“**

Zu den aufgeführten Funkerzeugnissen ist anzumerken, dass die Qualifikation der Prüfer nicht überstrapaziert werden sollte, zumal diesen eine Prüfungsabwicklung in Funkangelegenheiten ohnehin nicht zukommt.

#### **Zu § 15 Abs. 4 SeeSchFG**

Auch im Hinblick auf die durch die Novelle beabsichtigte Vereinheitlichung geben wir einer einheitlich durch das BMVIT erstellten Prüfungsordnung den Vorzug. Es ist ohnehin nötig, im Gesetz eine Aufzählung der durch die Prüfungsordnung zu umfassenden Angelegenheiten aufzunehmen, da andernfalls unserer Ansicht nach eine unzulässige formalgesetzliche Delegation vorläge und auch das Bestimmtheitsgebot des B-VG verletzt würde.

#### **Zu § 15 Abs. 7 SeeSchFG**

Mit dieser Regelung wird eine Vielzahl von Problemen in die Welt gesetzt. Wie bereits angeführt, räumen wir einer einheitlich durch das BMVIT erstellten Prüfungsordnung im Hinblick auf die beabsichtigte Vereinheitlichung den Vorzug ein. Dies würde eine qualitative Verschlechterung verhindern. Bleibt es hingegen mehreren § 15 Abs. 1-Personen überlassen, eigene Prüfungsordnungen zu gestalten, wird es letztlich auch mehrere Prüfungsordnungen geben. Im Hinblick auf die durch § 15 Abs. 3 Z 4 vorgegebenen "Mindestanforderungen" würden die Prüfungsordnungen tatsächlich auch nur Mindestinhalte aufweisen. Damit wäre die Bundesministerin jedenfalls gezwungen, selbst eine Prüfungsordnung zu verordnen, weshalb wir bereits jetzt für eine vom Ministerium vorgegebene Prüfungsordnung als die nachhaltigere und sinnvollere Variante plädieren. Die hier vorgesehene Regelung würde überdies voraussichtlich unangenehme Fragen nach Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen und dem Datenschutzrecht aufwerfen.

#### **Zu § 15 Abs. 8 SeeSchFG**

Wir plädieren für eine Regelung, nach der die hier vorgesehene Kontrolle auch durch vom BMVIT hierzu bevollmächtigte Personen ausgeübt werden kann.

Außerdem geben wir zu bedenken, dass die hier vorgenommene Übertragung der Aufgabe zur Führung von Verzeichnissen und Archiven an die § 15 Abs. 1-Personen das Problem aufwirft, dass die im Entwurf geforderte Aufbewahrungspflicht für einen Zeitraum von sieben Jahren (ausreichend wäre unserer Ansicht nach auch eine dreijährige Frist) u.U. nicht eingehalten werden kann, wenn die Existenz der Person endet (bei Konkurs, Tod, Vereinsauflösung etc.). Es scheint uns daher dem Zweck besser dienlich, die Führung der Verzeichnisse der ausgestellten Befähigungsausweise und der bestellten Prüfer einer einheitlichen Stelle zu übertragen, auch im Hinblick auf die in § 15 Abs. 13 vorgesehene Möglichkeit der Entziehung eines Internationalen Zertifikats.

### **Zu § 15 Abs. 9 SeeSchFG**

Der Passus über die Verletzung wettbewerbsrechtlicher Vorschriften sollte folgendermaßen präzisiert werden:

**„Die Feststellung gemäß Abs. 1 ist zu widerrufen, wenn die betreffende Person oder eines ihrer Organe in Ausübung dieser Funktion wegen der Verletzung wettbewerbsrechtlicher Vorschriften durch ein Gericht oder eine Behörde rechtskräftig verurteilt wurde oder ein rechtswirksamer Vergleich hierüber geschlossen wurde.“**

Unserer Ansicht nach sollte außerdem der folgende Satz eingefügt werden:

**„Die Feststellung ist weiters zu widerrufen, wenn die Person nicht innerhalb eines zusammenhängenden Zeitraumes von zwei Jahren je 150 Prüfungen pro Jahr durchführt.“**

Diese Maßnahme entspricht dem Effizienzgebot und verhindert eine zu große und für den Konsumenten unübersichtliche Streuung der § 15 Abs. 1-Personen.

### **Zu § 15 Abs. 10 SeeSchFG**

Wir plädieren für die Ergänzung um folgenden Satz:

**„Diese Zertifikate gelten als amtliche Nachweise der Befähigung zur selbständigen Führung einer Jacht.“**

Dadurch würde die internationale Anerkennung erheblich gefördert und allfällige versicherungsrechtliche Probleme (wie bei der Verletzung von Obliegenheitspflichten) entfielen.

### **Zu § 15 Abs. 13 SeeSchFG**

Wir vermissen hier jedwede Regelung für vorübergehende, länger andauernde oder sich wieder rückbildende Störungen. Nach den Bestimmungen des FSG ist ein Führerschein nach Verurteilung wegen z.B. Eigentumsdelikten, Suchtgiftdelikten oder Gewaltdelikten ohne Rücksicht auf den Geisteszustand wegen mangelnder Zuverlässigkeit zu entziehen. Eine dem FSG vergleichbare Regelung sollte auch für Befähigungsausweise und Internationale Zertifikate geschaffen werden.

### **Zu § 15a SeeSchFG**

Wir plädieren hier für eine Ergänzung dahingehend, dass auch abzuhaltende Prüfungen einer Kontrolle unterzogen werden (können), ebenso wie die Überprüfung der Prüferqualifikationen (siehe unsere Anmerkungen zu § 15 Abs. 2 Z 2). Bis dato ist die Bestellung zum Prüfer kaum bzw. gar nicht an bestimmte Qualitätsvorgaben gebunden, was unserer Ansicht nach dem Bestimmtheitsgebot des B-VG widerspricht.

### **Zu § 56 Abs. 7 SeeSchFG**

Wir fordern, die hier vorgesehene Übergangsregelung unbedingt folgendermaßen abzuändern:

**„Bewerber und Bewerberinnen um einen Befähigungsausweis, die vor dem 31.12.2011 beim MSVÖ oder beim ÖSV erfolgreich eine Theorieprüfung abgelegt haben, sind von einer theoretischen Prüfung befreit, sofern die dazugehörige praktische Prüfung innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren nach der Theorieprüfung erfolgreich abgelegt wird. Gleiches gilt für Bewerber und Bewerberinnen, die ab dem 1.1.2012 bis sechs Monate nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes, mit dem das Seeschiffahrtsgesetz geändert wird, BGBl. I Nr. xxx/yyyy, vor einer Person im Sinne des § 15 Abs. 1 erfolgreich eine Theorieprüfung abgelegt haben.“**

Aufgrund des VfGH-Erkenntnisses muss diese Übergangsregelung bei Abnahme nach dem 1.1.2012 auf alle Prüfungen durch § 15 Abs. 1-Personen angewendet werden.

### **Zum Vorblatt zum SeeSchFG: Problem**

Unserer Ansicht nach besteht hier jedenfalls auch eine staatsferne Regulierungsmöglichkeit, die Ausstellung von Befähigungsausweisen in einer Weise zu regeln, die nicht einer Deregulierung nahe kommt. Mit den im Entwurf vorgesehenen Beteiligten - § 15 Abs. 1-Personen, via donau und Prüfern - könnte die Ausstellung wesentlich effizienter organisiert werden: Die § 15 Abs. 1-Personen bilden aus und die Prüfer, zusammengefasst in einem von der via donau verwalteten Prüfer-Pool, halten unter Mitwirkung der § 15 Abs. 1-Personen Prüfungen ab und berichten der via donau die Ergebnisse, die dann im Wege der Staatsdruckerei Internationale Zertifikate für die Führung von Yachten ausstellt.

### **Zum Vorblatt zum SeeSchFG: Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union**

Wie wir bereits weiter oben ausgeführt haben, kollidiert die Bestimmung des § 15 Abs. 2 Ziffer 6 unserer Ansicht nach mit dem Postulat der Dienstleistungsfreiheit.

### **Zu § 200 SeeSchFVO**

Diese Vorgabe ist sinnvoll, aber durch die via donau (vgl. § 15 Abs. 10 SeeSchFG) mangels technischer Voraussetzungen nicht erfüllbar, weswegen hier die Staatsdruckerei als Erfüllungsgehilfe angeführt werden sollte.

### **Zu § 201 SeeSchFVO**

Wir plädieren für die Vornahme der folgenden Änderungen:

„Internationale Zertifikate für die Führung von Yachten **sind** für Motorjachten, Segeljachten oder beide Arten von Yachten für folgende Berechtigungsumfänge auszustellen, **wenn die Voraussetzungen gegeben sind.**“

Unserer Ansicht nach gibt es hier kein Ermessen in der Frage der Ausstellung, denn bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 202 existiert ein Rechtsanspruch des Bewerbers bzw. der Bewerberin.

### **Zu § 202 Abs. 5 SeeSchFVO**

Wir plädieren für die folgenden Änderungen:

„Die seemännische Praxis und die Seefahrterfahrung gemäß Abs. 1 Z 3 sind für

1. Watt- oder Tagesfahrt (§ 2 Z 7) durch 50 Seemeilen, insbesondere als Wachführer,
  2. für Küstenfahrt (§ 2 Z 8) durch 500 Seemeilen, **18 Fahrtage**, insbesondere als Wachführer,
  3. für Küstennahe Fahrt (§ 2 Z 9) durch 1000 Seemeilen, **30 Fahrtage**, insbesondere als Wachführer, jedoch mindestens 250 Seemeilen als Schiffsführer,
  4. für Weltweite Fahrt (§ 2 Z 10) durch 3500 Seemeilen, **70 Fahrtage**, insbesondere als Wachführer, jedoch mindestens 1000 Seemeilen als Schiffsführer,
- getrennt nach Motor- und Segeljachten** in Berücksichtigung des Fahrtbereichs, Größe der Yacht und deren Bedienung und Führung bei Tag und bei Nacht mittels Logbuch **oder logbuchähnlichen Aufzeichnungen** nachzuweisen.“

Für den Fahrtbereich 1 sollte der Erfahrungsnachweis unabhängig von der Art des Fahrzeuges (Segel- oder Motorjacht) erbracht werden können.

Es könnte unserer Ansicht nach angedacht werden, dass ein bestimmter Anteil des Erfahrungsnachweises für Motorjachten auf Segeljachten unter Maschinenantrieb zurückgelegt werden kann.

Logbücher oder logbuchähnliche Aufzeichnungen (Kladden) müssen die folgenden Mindestinhalte aufweisen: Angaben über Windstärke und Richtung, Seegang, Barometerstand, Zeitpunkt der jeweiligen Eintragung, Angaben über KaK und KpK, zurückgelegte Distanzen, Segelführung,



Motorbetriebsstunden und sonstige wesentliche Vorkommnisse. Aus diesen Aufzeichnungen muss gemäß SOLAS Chapter V, Regulation 28 eine lückenlose Rekonstruktion der Reise möglich sein.

#### **Zu § 203 Abs. 2 SeeSchFVO**

Die hier unter Ziffer 1 bis 11 aufgeführten Gebiete stellen bereits einen Lehrplan dar; es finden sich allerdings weder im SeeSchFG noch in der SeeSchFVO Bestimmungen über die Mindestinhalte einer Prüfungsordnung als Regelwerk für die Abhaltung einer Prüfung samt Vor- und Nacharbeiten, also eine Verfahrensregel. Wenn man die nachfolgend aufgeführten Bestimmungen in den Absätzen 3 bis 7 als Verfahrensregel ansieht, ist eine Durchmischung der Begriffe festzustellen, was unserer Ansicht nach nicht zur Klarheit der beabsichtigten Regelungen beiträgt.

#### **Zu § 204 Abs. 1 SeeSchFVO**

Hier wird bezüglich der geistigen und körperlichen Eignung der Prüfer auf § 202 Abs. 3 und damit die entsprechende Eignung der Bewerber und Bewerberinnen verwiesen, wobei in beiden Fällen nicht beschrieben wird, wie diese Begriffe zu interpretieren sind bzw. wo die Grenzen der geistigen und körperlichen Eignung liegen. Ohne genauere Beschreibung insbesondere auch der zu fordernden Nachweise samt umfassender Klärung, von wem auf welche Weise und wodurch diese zu erbringen sind, erachten wir diese Bestimmungen als unanwendbar.

#### **Zu § 204 Abs. 2 Ziffer 2 SeeSchFVO**

Wie wir zu § 15 Abs. 3 Ziffer 5 SeeSchFG ausgeführt haben, sollten die Bestimmungen über Prüferqualifikationen bereits in das Gesetz integriert werden. Die fünfjährige Tätigkeit in der Ausbildung erscheint hierbei entbehrlich, da Ausbildungstätigkeit nicht ausschließlich ein Qualitätskriterium für Prüfer darstellt.

#### **Zu § 204 Abs. 2 Ziffer 5 SeeSchFVO**

Diese Bestimmung sollte unserer Ansicht nach folgendermaßen umformuliert werden:  
„für **die Fahrtbereiche 2 und 3** Besitz eines UKW-Betriebszeugnisses II (SRC), für den **Fahrtbereich 4** Besitz eines Allgemeinen Betriebszeugnisses II (LRC) gemäß Funkerzeugnisgesetz 1998 - FZG, BGBl. I Nr. 26/1999 in der jeweils geltenden Fassung“  
Die Qualifikation eines Prüfers muss nicht ohne Not überzogen werden, insbesondere weil den Prüfern im Bereich Funk keine Prüfungsabwicklung zukommt.

### **III. Legistische und sprachliche Anmerkungen**

#### **Zu § 15 SeeSchFG**

§ 15 Abs. 1 2012 verweist in der vorliegenden Version auf Abs. 2; dieser wiederum verweist auf § 15 Abs. 1 zurück. Solche Verweisungsketten sind interpretatorisch kaum aufzulösen und stellen für Rechtsanwender oft eine Denksportaufgabe dar, weswegen sie vermieden werden sollten.

#### **Zu § 15 Abs. 1 SeeSchFG**

Die hier verwendeten Begriffe „natürliche Person“, „Personengesellschaft“ und „juristische“ Person beschreiben allumfassend alle Möglichkeiten der österreichischen Rechtsordnung. Es ist daher der nur ganz vereinzelt auftretende Begriff „Rechtsperson“ zu vermeiden, da dies dazu führt, dass nach den verba legalia z.B. des Bankwesengesetzes §2 Ziffer 72 lit c/aa-bb nur juristische Personen umfasst wären, was aber offensichtlich nicht den Intentionen des Entwurfes entspricht. Es wären daher zur klaren Darstellung der angesprochenen Kreise lediglich die

Bezeichnung natürliche Personen, Personengesellschaften und juristische Personen, in der Kurzfassung „Personen des § 15 Abs. 1“, zu verwenden.

Ungeklärt ist für uns die Frage, warum nur eigenberechtigte natürliche Personen zur Antragstellung legitimiert sein sollen. Unschwer vorstellbar ist, dass im Erbwege die unternehmerische Komponenten Betriebsvermögen und Anlagevermögen eines Einzelunternehmers einer § 15 Abs. 1-Person auf einen Minderjährigen übergehen. Infolge Ablebens erlöschen alle festgestellten Rechte und der Erbe könnte mangels Eigenberechtigung keinen nachfolgenden Antrag auf Feststellung stellen, was de facto zum Ruin des Unternehmens führen würde. Ein Verweis auf eine sinngemäße Anwendung des § 8 GewO scheint uns daher angebracht.

#### **Zu § 15 Abs. 2 SeeSchFG**

Um das Problem der formalgesetzlichen Delegation zu vermeiden, sollten unser Ansicht nach bereits hier (und nicht erst in der Verordnung) Befähigungsnormen für Prüfer eingefügt werden.

#### **Textvorschlag:**

**„1. Die fachliche Qualifikation der Prüferinnen und Prüfer, getrennt nach Motor- und Segeljachten, hat jeweils mindestens zu umfassen:**

- 2. Seit mindestens drei Jahren Besitz des Befähigungsausweises für den der Prüfung entsprechenden Fahrtbereich, zumindest jedoch für den Fahrtbereich 2;**
- 3. seemännische Praxis im Ausmaß von mindestens 5000 Seemeilen, davon mindestens 2000 als verantwortliche Schiffsführerin bzw. verantwortlicher Schiffsführer;**
- 4. mindestens 30 Bordtage innerhalb der letzten fünf Jahre als verantwortliche Schiffsführerin bzw. verantwortlicher Schiffsführer. Die Prüfungstätigkeit begründet keine derartigen Bordtage;**
- 5. für die Fahrtbereiche 2 und 3 den Besitz eines UKW-Betriebszeugnisses II (SRC) und für den Fahrtbereich 4 den Besitz eines Allgemeinen Betriebszeugnisses II (LRC) gemäß Funkerzeugnisgesetz 1998 - FZG, BGBl. I Nr. 26/1999 in der jeweils geltenden Fassung;**
- 6. einen Nachweis über die Ausbildung für die Leistung Erster Hilfe wie für Kraftfahrzeuge Gruppe D lt FSG.“**

#### **Zu den Anlagen 6 und 7 der JachtZulVO**

Wir fordern, dass in den Anlagen 6 und 7 jeweils die INMARSAT B-Anlage gestrichen wird, da diese mit exorbitanten Anschaffungskosten im Bereich von € 50.000 verbunden ist und darüber hinaus der betreffende Dienst Ende 2014 eingestellt wird. Eine Alarmierung über das Raumsegment ist durch eine INMARSAT C-Anlage oder EPIRB ausreichend sichergestellt. Die bei EPIRB in Klammer gesetzte Frequenzbezeichnung „406 MHz“ sollte ebenfalls gestrichen werden, nachdem es ohnedies nur Cospas-Sarsat-EPIRB gibt.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme!



Dr. Christoph Leitl  
Präsident

Freundliche Grüße



Mag. Anna Maria Hochhauser  
Generalsekretärin