

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Zur innerstaatlichen Umsetzung der zahlreichen Übereinkommen der International Maritime Organisation (IMO), die Österreich im Gefolge des im Jahre 1975 erfolgten IMO-Beitrittes ratifiziert hat, und der die Seeschifffahrt betreffenden EU-Richtlinien wurde im Jahre 1996 mit BGBI. Nr. 387/1996 das Seeschifffahrts-Erfüllungsgesetz – SSEG beschlossen. Dieses ist als Rahmengesetz konzipiert und sieht zahlreiche Verordnungsermächtigungen vor, die die Grundlage für die innerstaatliche Umsetzung der oben angeführten Seeschifffahrtsvorschriften für die Großschifffahrt bilden.

Mit Novelle BGBI. I Nr. 46/2012 des Seeschifffahrtsgesetzes – SeeSchFG hat Österreich sein Register geschlossen. Seither ist Österreich in der Großschifffahrt nicht mehr Flaggenstaat und sind die oben erwähnten IMO-Übereinkommen und die zahlreichen einschlägigen EU-Richtlinien für Österreich mit ganz wenigen Ausnahmen nicht mehr relevant und anwendbar und daher auch nicht umzusetzen.

- Eine dieser Ausnahmen betrifft eine mit 1. Juli 2016 in Kraft getretene Änderung des IMO-Übereinkommens „Internationales Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See“ („International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974“ – SOLAS), BGBI. Nr. 435/1988.

Die neue Bestimmung in Kapitel VI, Teil A, Regel 2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens verpflichtet den Befrachter eines Hochseeschiffes, die Bruttomasse seines Containers vor dessen Stauung an Bord nach festgelegten Methoden festzustellen und zu dokumentieren, und zwar so rechtzeitig, dass die Angaben hierüber vor dem Beladen des Schiffes verfügbar sind, andernfalls der Container nicht auf das Seeschiff verladen werden darf.

Von dieser Regelung ist Österreich konkret betroffen, da Österreichs verladende Wirtschaft als Befrachter eine Vielzahl von Gütern via Container über Seehäfen exportiert und Wettbewerbsnachteile befürchtet, wenn diese Regelung nicht umgesetzt bzw. ausgeführt wird.

Um diese Umsetzung vornehmen zu können, ist der sachliche Geltungsbereich des SSEG zu erweitern und eine entsprechende Verordnungsermächtigung zu schaffen.

- Eine weitere Ausnahme bildet das IMO-Übereinkommen „Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten“ („International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978“ – STCW), BGBI. III Nr. 27/1997, und die dieses Übereinkommen begleitende Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, ABl. Nr. L 323 vom 03.12.2008, S. 30.

Diese Regelungen sehen eine Vielzahl von Vorschriften vor, die nur Flaggenstaaten betreffen und von Österreich daher nicht mehr umzusetzen sind, aber auch eigene Bestimmungen für Ausbildungseinrichtungen für Seeleute, die theoretisch auch in einem Binnenland eingerichtet und betrieben werden können. Diese Bestimmungen wurden in Österreich durch Teil 3 der Verordnung über die Ausbildung, Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Verordnung), BGBI. II Nr. 228/2000, umgesetzt.

Wenngleich auch diesen Bestimmungen keinerlei Relevanz zukommt, da praktisch auszuschließen ist, dass sich in einem Binnenland, in dem eine Praxisausbildung nicht durchgeführt und eine im Ausland erfolgende praktische Ausbildung nicht überwacht werden kann, Ausbildungseinrichtungen für Seeleute ansiedeln werden, sind allfällige diesen Themenkreis betreffende Änderungen der Richtlinie 2008/106/EG weiterhin innerstaatlich umzusetzen.

Bis dato wurde für die Umsetzung der Vorschriften von Übereinkommen und Richtlinie die Verordnungsermächtigung des § 11 Abs. 3 SSEG herangezogen, die sich allerdings nur auf die Erlassung von Besatzungsvorschriften bezieht. Anlässlich der erforderlichen Änderung des SSEG wegen des oben angeführten SOLAS-Amendments ist Gelegenheit, diese Verordnungsermächtigung genauer zu fassen.

- Ein Gleches gilt für die Verordnung über die Ausrüstung von Seeschiffen (Schiffsausrüstungsverordnung), BGBI. II Nr. 139/1999. Grundlage dieser Verordnung ist die Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung, ABl. Nr. L 46 vom 17.02.1997, die mit Vorschriften, die die Ausrüstung an Bord von Seeschiffen betreffen, ebenfalls einen für Österreich nicht mehr anwendbaren Teil, und mit

Vorschriften, die die Zulassung von Konformitätsbewertungsstellen für Ausrüstungsgegenstände und -teile für Seeschiffe betreffen, Regelungen enthalten, die auch für ein Binnenland anwendbar sind. Die Richtlinie wurde als Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG, ABl. Nr. L 257 vom 28.08.2014, S. 146, jüngst neu erlassen.

In Österreich gibt es zwar – einige wenige – Hersteller von zertifizierungspflichtigen Ausrüstungsgegenständen und -teilen, doch haben sich seit Inkrafttreten der Verordnung keine Konformitätsbewertungsstellen etabliert und ist auch in Zukunft nicht damit zu rechnen, da die wenigen österreichischen Hersteller ihre Produkte im Ausland zertifizieren lassen und sich in Österreich daher kein Markt für derartige Konformitätsbewertungsstellen etablieren wird.

Die Umsetzung der Richtlinie und deren Änderungen erfolgte bisher auf Grundlage der Verordnungsermächtigung des § 7 Abs. 4 SSEG und auch hier gilt es eine Präzisierung durch eine spezielle Verordnungsermächtigung vorzunehmen.

Die Novelle zeitigt für die Republik geringfügige finanzielle Auswirkungen, keine Auswirkungen auf die Beschäftigung, positive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich, keine Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für die Bürger/innen und für Unternehmen, keine Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenpolitischer und sozialer Hinsicht sowie keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen:

Mit der Novelle des SSEG selbst sind keine finanziellen Auswirkungen verbunden. Die Transformation der neuen SOLAS-Regel wird im Wege einer Durchführungsverordnung erfolgen; hier werden der Republik für die Einrichtung des Verzeichnisses, welches ausgelagert geführt werden soll, einmalig geringfügige Kosten erwachsen.

Kompetenzgrundlage:

Das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz stützt sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt).

II. Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1 Z 9 bis 11):

Die Definitionen der im SSEG neu eingeführten Begriffe entsprechen denjenigen der auf Basis der neuen SOLAS-Regel ergangenen IMO-Richtlinie zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern (MSC.1/Rundschreiben 1475 vom 09. Juni 2014) und wurden der österreichischen Rechtssprache und den einschlägigen österreichischen Rechtsvorschriften angepasst.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1):

Die Bestimmung erweitert den sachlichen Geltungsbereich des SSEG und wurde aus systematischen Gründen untergliedert.

Zu Z 3 (§ 7 Abs. 1 Z 3a):

Diese Bestimmung enthält die Ermächtigung zum Erlass einer Verordnung zur Umsetzung der neuen SOLAS-Regel; das Ermessen wird durch die Anforderungen des § 6 Abs. 2 SSEG definiert.

Zu Z 4 (§ 7 Abs. 3a):

Diese Bestimmung, die aus systematischen Gründen nach Abs. 3 eingefügt wird, schafft eine präzise Ermächtigung für die Erlassung (Änderung) der geltenden STCW-Verordnung BGBI. II Nr. 228/2000; das Ermessen wird auch hier durch die Anforderungen des § 6 Abs. 2 SSEG definiert.

Zu Z 5 (§ 7 Abs. 5):

Auch hier deckt die bisher herangezogene Verordnungsermächtigung den Inhalt des für Österreich relevanten Teiles der umzusetzenden EU-Richtlinie nur unzureichend ab und wird mit der neuen Bestimmung des § 7 Abs. 5 SSEG eine präzise Rechtsgrundlage geschaffen; das Ermessen wird einmal mehr durch die Anforderungen des § 6 Abs. 2 SSEG definiert.

Zu Z 6 (§ 15 Abs. 2):

Die Zuständigkeitsbestimmung für Verwaltungsstrafverfahren wird um den Befrachter als neuen Normadressaten erweitert.

Zu Z 7 (§ 16 Abs. 1 Z 9):

Die Strafbestimmung des § 16 Abs. 1 Z 9 SSEG wird um den Befrachter als neuen Normadressaten erweitert.

Zu Z 8 (§ 17 Abs. 4):

Inkrafttretensbestimmung

