

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

#### Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt) sowie Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG (Bundessache Gesetzgebung in Angelegenheiten der Binnenschifffahrt hinsichtlich der Schifffahrtskonzessionen, Schifffahrtsanlagen und Zwangsrechte an solchen Anlagen, soweit sie sich nicht auf die Donau, den Bodensee, den Neusiedlersee und auf Grenzstrecken sonstiger Grenzgewässer bezieht).

#### Erläuterung der Bedeckung:

Die Bedeckung aller erforderlichen Maßnahmen erfolgt aus vorhandenen Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im DB 41.02.06.

### Besonderer Teil

#### Zu Artikel 1 (Änderung des Schifffahrtsgesetzes)

##### Zu Z 2 (§ 2 Z 1):

Da schwimmende Geräte gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 nicht unter den Begriff „Binnenschiff“ fallen, wird die Formulierung der Begriffsbestimmung für Fahrzeuge angepasst. Der Verweis auf das Seeschifffahrtsgesetz wird aktualisiert.

##### Zu Z 3 (§ 2 Z 46 und 47):

Begriffsbestimmungen für „Richtlinie (EU) 2016/1629“ und „Unionszeugnis“ werden analog zu den bestehenden Begriffsbestimmungen in Z 42, 43 und 45 eingefügt.

##### Zu Z 4 (§ 6):

Im Hinblick auf die zu gewährleistende Sicherheit der Schifffahrt und von Personen ist nicht zu erkennen, dass die Anforderungen an eine durch Alkohol oder sonstige psychotrope Substanzen oder durch außergewöhnliche Erregung oder Ermüdung ausreichend unbeeinträchtigte geistige und körperliche Eignung nur an Schiffsführerinnen und Schiffsführer, nicht aber auch an auf deren Anweisung im Zusammenhang mit der Schiffsführung handelnde sonstige mit der nautischen Sicherheit befasste Personen zu stellen sind, z.B. bei der Steuerung sowie bei An- und Ablegemanövern eines Fahrzeuges, Schwimmkörpers oder Verbandes, bei der Bedienung und Wartung der Antriebsmaschinen, bei Tätigkeiten als Wahrschauposten usw. Die Rechtsvermutung ist daher auf die Mitglieder verpflichtend vorgeschriebener nautischer Besatzung zu erstrecken, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsführung ausüben.

Die Einführung der Möglichkeit zur Verwendung von sogenannten Alkohol-Vortestgeräten bei routinemäßigen Verkehrskontrollen dient wie im Straßenverkehr der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Kontrolle der Atemluft auf Alkohol ohne vorausgehenden Anfangsverdacht.

##### Zu Z 5 (§ 18 Abs. 5):

Die Regelung wird im Interesse der Einheit der Rechtsordnung an § 2 Abs. 2 Gebührengesetz angepasst, wodurch die genannten Rechtspersonen bei Durchführung einsatzähnlicher Übungen oder Veranstaltungen auf Gewässern von der Entrichtung von Gebühren für im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen notwendige schifffahrtspolizeiliche Überwachung befreit sind.

##### Zu Z 6 (§ 20 Abs. 1):

Die Möglichkeit, Fahrzeugen, die zur Rettung und Hilfeleistung bestimmt sind, sowie solchen, deren ungehinderte Fahrt aus Gründen der Sicherheit oder wegen eines dringenden Verkehrsbedürfnisses im öffentlichen Interesse liegt, ein Vorrecht bei der Durchfahrt durch Stellen, an denen eine bestimmte Reihenfolge gilt, zuzuerkennen, wird auf andere Gewässer als Wasserstraßen erweitert.

##### Zu Z 7 (§ 21 Abs. 1):

Die Möglichkeit, Fahrzeugen, die wegen ihres Zustandes oder wegen ihrer Verwendung eines besonderen Schutzes vor der schädlichen Wirkung von Wellenschlag und Sog vorbeifahrender Fahrzeuge oder Schwimmkörper bedürfen, die Erlaubnis zum Führen entsprechender Zeichen zu erteilen, wird auf andere Gewässer als Wasserstraßen erweitert.

**Zu Z 8 und 9 (§ 23 Abs. 2 und 5):**

Aufgrund Technikfortschritts sind die im Internet allgemein zugänglich verfügbaren „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ im Wege eines Binnenschifffahrts-Informationsdienstes mittlerweile eine wesentlich verlässlichere Informationsquelle als bisherige Verlautbarungen z.B. mittels Amtstafel.

**Zu Z 10 (§ 29 Abs. 3):**

Aufträge gemäß § 10 Abs. 1 Z 2 lit. f des Wasserstraßengesetzes, BGBl. I Nr. 177/2004, somit solche des Bundes an die in seinem Eigentum stehende „via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H.“, können sich örtlich nur auf in Vollziehung des Bundes stehende Wasserstraßen beziehen. Soweit Wasserstraßen in die Landesvollziehung fallen, sind sie vom Anwendungsbereich ausgenommen. Dies wird nunmehr klargestellt. Allgemein sachbezogene Bestimmungen und solche des allgemeinen Verfahrensrechts bleiben unverändert für alle Wasserstraßen in Geltung.

**Zu Z 11 und 12 (§ 29 Abs. 3):**

Auch hier erfolgt eine Klarstellung. Die solidarische Haftung neben dem Verfügungsberechtigten über das Fahrzeug auch des Eigentümers der Ladung für die Bergungskosten im Rahmen gesetzlicher Ersatzvornahme ergibt sich aufgrund der Interessensgemeinschaft von Schiff und Ladung zu deren Rettung (s. fünfter und sechster Abschnitt Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, dRGBl. S 868/1898 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 10/1991). Demnach kann der Eigentümer der Ladung bis zur Höhe des Verkehrswerts der Ladung in Anspruch genommen werden.

**Zu Z 13 (§ 37 Abs. 4):**

Erstrecken sich Veranstaltungen an und auf Gewässern über den örtlichen Zuständigkeitsbereich von mehr als einer Bezirksverwaltungsbehörde, bewirken die von diesen je gesondert zu erteilenden Bewilligungen die mehrfache Vorschreibung von Gebühren und Verwaltungsabgaben. Andere Rechtsbereiche ordnen in derartigen Fällen einer einzigen Behörde die federführende Verfahrensführung zu (z.B. § 64 der Straßenverkehrsordnung 1960, § 335 der Gewerbeordnung 1994). Im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsordnung und Gleichbehandlung in Fällen örtlich und zeitlich in sich geschlossener Vorhaben, die sich auf den örtlichen Zuständigkeitsbereich mehrerer gleichrangiger Behörden erstreckenden, wird dies nun auch im Schifffahrtsrecht vorgesehen.

**Zu Z 14 (§ 38 Abs. 4):**

Organe der Schifffahrtsaufsicht sind zusätzlich zu dem ihre Ressortzugehörigkeit ausweisenden Dienstausweis mit einem solchen auszustatten, der sie als Organe der Schifffahrtsaufsicht mit deren speziellen Befugnissen ausweist.

**Zu Z 15 (§ 38 Abs. 8 Z 2):**

Herstellung der Verweise nach vorangegangenen Änderungen des Schifffahrtsgesetzes ohne inhaltlicher Änderung.

**Zu Z 16 (§ 40 Abs. 3):**

Herstellung der Verweise nach vorangegangenen Änderungen des Schifffahrtsgesetzes.

**Zu Z 17 (§ 42 Abs. 2 Z 2):****Zu Z 18 (§ 78 Abs. 1 Z 1):**

Das 2. Erwachsenenschutz-Gesetz (2. ErwSchG), BGBl. I Nr. 59/2017, bringt einen Anpassungsbedarf im bundesgesetzlichen Bereich mit sich.

Rechtsfolge zur Gewährleistung der Wirksamkeit der Maßnahme gemäß § 6 Abs. 1 des Entwurfs.

**Zu Z 19 (§ 100 Abs. 2):**

Die Bestimmung, die sich bisher auf Gemeinschaftszeugnisse gemäß Richtlinie 2006/87/EG bezogen hat, muss ich nun auf Unionszeugnisse gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629, die die Richtlinie 2006/87/EG ersetzt, beziehen.

**Zu Z 20 (§ 101 Abs. 1 Z 3, 4 und 5):**

Die Ausnahmen von der Zulassungspflicht für Ruder- und Segelfahrzeuge wären bisher auch anwendbar gewesen, wenn mit einem solchen Fahrzeug mehr als 12 Fahrgäste befördert würden. Auch wenn derartige Fälle bisher nicht bekannt sind, besteht ein Widerspruch zur Richtlinie (EU) 2016/1629, deren Geltungsbereich alle Fahrzeuge umfasst, die für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind. Daher werden die Ausnahmen auf andere Fahrzeuge als Fahrgastschiffe eingeschränkt.

**Zu Z 21 (§ 101 Abs. 1 Z 6):**

Durch die Entwicklungen der vergangenen Jahre hat sich die Geschwindigkeit von Elektrobooten mit einer Antriebsleistung von weniger als 4,4 kW so weit erhöht, dass sie zum Beispiel als Bootstaxi eingesetzt werden können. Bei einer gewerblichen Personenbeförderung erscheint die Befreiung von der Zulassungspflicht für motorisierte Fahrzeuge (unabhängig von der Art des Antriebs) nicht gerechtfertigt.

**Zu Z 22 bis 29 (§§ 102, 103 und 105):**

Gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 werden die Begriffe „Überprüfung“ und „Gemeinschaftszeugnis“ durch „Untersuchung“ und „Unionszeugnis“ ersetzt.

**Zu Z 30 (§ 105 Abs. 5):**

Die Möglichkeit die Zulassungsurkunde zur Verlängerung oder zur Eintragung von Änderungen anstelle der Behörde, die die Zulassung ausgestellt hat, der Behörde, in deren örtlichem Zuständigkeitsbereich sich der Liegeplatz des Fahrzeugs befindet, vorzulegen wird von Sportfahrzeugen auf alle Kleinfahrzeuge erweitert.

**Zu Z 31 bis 37 (§§ 106 und 108 bis 111):**

Gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 werden die Begriffe „Überprüfung“ und „Gemeinschaftszeugnis“ durch „Untersuchung“ und „Unionszeugnis“ ersetzt. In Übereinstimmung mit dem Ziviltechnikergesetz wird der Begriff „Ingenieurkonsulenten für Maschinenbau (Schiffstechnik) bzw. Zivilingenieure für Schiffstechnik“ durch „Ziviltechniker für Schiffstechnik bzw. Maschinenbau (Schiffstechnik)“ ersetzt. Bezüglich der Untersuchung von Fahrzeugen für die Ausstellung eines Zulassungszeugnisses gemäß dem Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) werden die Bestimmungen an die Anforderungen des Übereinkommens angepasst, nach denen die Überprüfung nur durch anerkannte Klassifikationsgesellschaften oder benannte Untersuchungsstellen durchgeführt werden kann.

**Zu Z 38 bis 40 (§ 112):**

Während sich für die Verzeichnisse für Fahrzeuge, die nicht der Richtlinie (EU) 2016/1629 unterliegen, keine Änderungen ergeben, wird durch diese Richtlinie eine verbesserte Rechtsgrundlage für die europäische Schiffsdatenbank und die von den nationalen Behörden zu führenden Datenbanken geschaffen. Die Bestimmungen des § 112 werden daher erweitert und an diese Richtlinie angepasst.

**Zu Z 41 (§ 113 Abs. 1):**

Da schwimmende Geräte unabhängig von ihren Abmessungen unter den Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/1629 fallen, sind sie in der Aufzählung zu ergänzen.

**Zu Z 42 (§ 121 Abs. 1):**

Gemäß Richtlinie 96/50/EG sind Befähigungsausweise für den Rhein auch auf allen anderen Wasserstraßen der Gemeinschaft anzuerkennen. Rheinpatente können nicht nur von EU- oder EWR-Staaten ausgestellt werden, sondern auch von der Schweiz. Die Einschränkung auf Befähigungsausweise, die von EU- oder EWR-Staaten ausgestellt werden, hat daher zu entfallen.

**Zu Z 43 (§ 124):**

Sollten Bewerberinnen oder Bewerber bereits über einen von einer ausländischen Behörde ausgestellten Befähigungsausweis verfügen, z.B. über einen gemäß § 121 Abs. 1 anerkannten, der unter anderem zur selbständigen Führung von Fahrzeugen auf österreichischen Gewässern im selben Umfang berechtigt, würde eine gemäß § 129 Abs. 1 verfügte Entziehung eines seitens österreichischer Behörden zusätzlich ausgestellten Befähigungsausweises weiteres Führen von Fahrzeugen nicht unterbinden.

Nach derzeitiger Rechtslage kann der Inhaber bzw. die Inhaberin eines in Österreich anerkannten Befähigungsausweises (z.B. eines Schifferpatentes gemäß der RL 96/50/EG) in Österreich die Ausstellung eines weiteren Schifferpatentes beantragen. Obwohl sich der Berechtigungsumfang dadurch nicht erhöht, werden derartige Anträge in letzter Zeit vermehrt gestellt. Um die sich damit bietende Möglichkeit zu Missbrauch zu unterbinden, wird im Schiffsführerteil analog zum Schiffszulassungsteil eine Bestimmung aufgenommen, die die Ausstellung mehrerer Befähigungsausweise mit gleichem Berechtigungsumfang verhindert. Bestehende Rechte zur Schiffsführung werden dadurch nicht berührt.

**Zu Z 44 (§ 129):**

Rechtsfolge zur Gewährleistung der Wirksamkeit der Maßnahme gemäß § 124 Abs. 3 und 4 des Entwurfs.

**Zu Z 45 (§ 149 Abs. 14):**

Nachträgliche Ergänzung zu Artikel 5 Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz – PFAG, BGBl. I Nr. 61/2015.

**Zu Z 46 (§ 153):**

Das Schifffahrtsgesetz enthält noch die Bestimmung, dass Verordnungen über die Abmessungen des Fahrwassers und Treppelwege im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit (nunmehr Bundesminister bzw. Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort) zu erlassen sind. Diese Bestimmung stammt aus der Zeit, in der die Wasserstraßenerhaltung und die Angelegenheiten der Wasserstraßendirektion in die Zuständigkeit des Wirtschaftsministeriums fielen und ist zu streichen, da diese Agenden nun gemäß Wasserstraßengesetz – WaStG, BGBl. I Nr. 177/2004, von der via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H. betreut werden.

**Zu Artikel 2 (Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes)****Zu Z 1 (§ 2 Z 2):**

Beim mittlerweile erreichten Stand der Technik im Bootsbau ist kein sachlicher Grund mehr erkennbar, Schlauchbooten ohne Festrumpf als solchen die Möglichkeit der Erlangung einer Zulassung für die See bzw. des Rechts zur Führung der österreichischen Seeflagge vorzuenthalten.

**Zu Z 2 (§ 2 Z 5):**

Der Geltungsumfang wird an jenen des gemäß internationalen Abkommen verwendeten, insbesondere dem des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969, BGBl. Nr. 102/1982, angepasst.

**Zu Z 3 und 5 (§ 7 Abs. 3, § 10 Abs. 8):**

Die Zurückstellung der ohnedies – in der Regel auf zehn Jahre – befristeten Urkunde Seebrief für eine Jacht nach Erlöschen der Zulassung bedeutet keinen Zugewinn an Rechtssicherheit und kann daher bei Zumessung der Geltung als Bescheid, womit ein derartiger zusätzlicher Verwaltungsrechtsakt nicht mehr erforderlich ist, entfallen.

**Zu Z 4 (§ 8 Abs. 3):**

Das 2. Erwachsenenschutz-Gesetz (2. ErwSchG), BGBl. I Nr. 59/2017, bringt einen Anpassungsbedarf im bundesgesetzlichen Bereich mit sich.

**Zu Z 6 (§ 15 Abs. 1):**

Mit Einführung der Regelung im Jahre 2012 wurde es jeder die Erfordernisse erfüllenden natürlichen und juristischen Person gestattet, als Prüfungsorganisation tätig zu werden. Dies entspricht den an eine derartige Regelung hinsichtlich Beachtung des Gleichheitsgebots seitens des Verfassungsgerichtshofs mit Erkenntnis vom 15. Dezember 2010, G 277/09, V 108/09-16, gestellten Anforderungen, weder ideelle, noch auf Gewinn orientierter Basis tätig werdende Anbieter auszuschließen. Die mehrjährige Erfahrung hat aber gezeigt, dass nach anfänglichen Bemühungen kommerzieller Unternehmen um Zugang zu diesen Tätigkeiten diese nunmehr ausschließlich ideellen Zwecken dienende Vereine ausüben. Der Grund liegt hauptsächlich in strikter Kontrolle der Küstenstaaten, die auf rechtmäßige Ausübung gewerbsmäßiger Aktivitäten in ihren Hoheitsgebieten achten: wie in Österreich nicht anders, würde dies bei wiederholt gewerbsmäßig ausgeübter Tätigkeit die Ansiedelung vor Ort und Einholung lokal vorgeschriebener Berechtigungen erfordern. Praxisprüfungen zur Jachtführung kann es eben nur in Küstenregionen geben. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass auch zukünftig nur mehr Vereine als Prüfungsorganisationen tätig werden. Dies, also die ausschließlich außerhalb Österreichs mögliche Verwirklichung eines Vorhabens, kann auch als Anforderung an den Normgeber verstanden werden, durch Berücksichtigung der Ansprüche anderer Staaten auf Einhaltung ihrer Rechtsvorschriften auf ihrem Staatsgebiet und somit Vorgabe geeigneter Organisationsmodelle schon in der Rechtsordnung des Binnenlands Österreich dessen Staatsangehörigen möglichst friktionsfreien Zugang zu diesen Örtlichkeiten zwecks weitgehend ungestörter Ausübung der speziellen Tätigkeit anbieten zu können.

Wie der Verfassungsgerichtshof weiters ausführt, gebietet es der Gleichheitsgrundsatz, den Kreis der Ermächtigten nach sachlichen Kriterien zu umschreiben oder festzulegen. Dies steht zwar bei ausschließlich auf die nationale Rechtsordnung gerichtetem Blick gegenüber oben beschriebener Normierung durch Faktisches in einem gewissen Spannungsverhältnis, ist aber natürlich bei Erstellung eines verbindlichen Regelwerks ebenso zwingend zu beachten und bedarf einer begründbaren Lösung. Da Prüfungsorganisationen zwar nicht mehr wie nach früheren Regelungen als ermächtigt zu bestimmten hoheitlichen Tätigkeiten angesehen werden können, sich jedoch mit ihren im privaten Rechtsverhältnis

ausgestellten Befähigungsausweisen im Vorfeld zu auf diesen basierend namens der Republik Österreich auszugebenden Internationalen Zertifikaten bewegen, ist ein jedenfalls zu berücksichtigendes sachliches Kriterium die unabhängige und wertfreie Durchführung der Verfahren zur Prüfungszulassung, wengleich auf rein privater Ebene. Wirtschaftliche Interessen sind aber in der Regel geeignet, unparteiisches Verhalten zu relativieren. Dem kann die Konzentration auf für ideales Wirken bereitgehaltene Organisationsformen vorbeugen. Eine Diskriminierung bestimmter Personengruppen ist dabei nicht zu erkennen; es steht jeder Person frei, ideelle Vereine nach vereinsrechtlichen Bestimmungen zu gründen, was im Hinblick auf das Ergebnis, einen im Namen der Republik Österreich den Küstenstaaten vorlegbaren Befähigungsausweis, zumutbarer Aufwand ist.

**Zu Z 7 (§ 15 Abs. 2a):**

Mit Einführung der Bestimmungen gemäß § 15 im Jahre 2012 wurde kein mengenmäßiges Kriterium hinsichtlich zu organisierender Prüfungen vorgesehen. Dies hat sich als nicht zielführend erwiesen. Derzeit sind 15 Vereine als Prüfungsorganisationen tätig. Einige bringen es auf eine jährlich gerade einmal einstellige Anzahl an Prüfungen. Die administrative Infrastruktur (§ 15 Abs. 2 Z 3) dieser Organisationen ist damit kaum eine, welche von einer Prüfungsorganisation, die im Anschluss an ihre – privatrechtlichen – Dienstleistungen staatliche Bestätigungen beanspruchen möchte, zu erwarten wäre. Zwar soll jeder Person, die sich für diese Tätigkeit erstmalig interessiert, bei Erfüllung der Voraussetzungen (§ 15 Abs. 2) in gleichem Maße die Möglichkeit der Bewährung eingeräumt werden; nach dem für Feststellungsbescheide festgelegten Geltungszeitraum von fünf Jahren muss jedoch eine bestimmte Ernsthaftigkeit bei der Beschäftigung mit den Funktionen einer Prüfungsorganisation erkennbar sein. Davon wird dann auszugehen sein, wenn während fünfjährig geltender Feststellung eine Anzahl (150) organisierter Prüfungen erreicht wird, die nicht mehr die berechtigte Vermutung zulässt, dass lediglich ein der Organisation nahestehender Personenkreis mit Prüfungen und folglich im Namen der Republik ausgegebenen Internationalen Zertifikaten für die Führung von Yachten versorgt werden soll.

**Zu Z 8 (§ 15 Abs. 5):**

Aufgrund gebotener Rücksichtnahme auf das uneingeschränkte Recht der Küstenstaaten, die Voraussetzungen der Befähigung zur Befahrung ihrer Gewässer mit Yachten zu bestimmen, ist es zwingend erforderlich, dass ein Internationales Zertifikat für die Führung von Yachten auf See ausschließlich auf der Grundlage einer im Rahmen des Seeschiffahrtsgesetzes abgelegten Prüfung erworben werden kann. Beispielsweise könnte eine bloße „Umschreibung“ von in einem Küstenstaat erworbenen Befähigungsausweisen den Eindruck erwecken, in Rechte anderer Küstenstaaten, etwa außer den von diesen selbst ausgestellten Befähigungsausweisen nur jene des dem Heimatstaat von Ausländern zuzuordnenden anzuerkennen, eingreifen zu wollen. Dies wird nunmehr klargestellt.

**Zu Z 9 (§ 15 Abs. 11):**

Gemäß der Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste, BGBl. Nr. 430/1924, wird die Flagge der Seeschiffe jedes Staats ohne Meeresküste anerkannt. Miterfasst sind die von Binnenstaaten ausgestellten Befähigungsausweise. Wenn dies Personen betreffen würde, die zum Binnenstaat in keiner Beziehung stehen, also weder ihm angehören, noch in ihm den Mittelpunkt ihrer Lebensinteressen, dokumentiert durch die Wohnsitzwahl haben, erscheint es jedoch fraglich, ob die Einforderung der Duldung durch die Küstenstaaten rechtlich haltbar ist. Im Hinblick auf deren territoriale Hoheitsrechte, die im Bereich der Sport- und Vergnügungsschiffahrt kein internationales Abkommen einschränkt, ist dies nicht anzunehmen. So umschreiben gemäß ihrem Punkt 1 auch die Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) betreffend die Internationalen Zertifikate für die Führung von Sportbooten, Resolution Nr. 40, den einzelstaatlichen Personenkreis, dem die genannten Berechtigungen zuteil werden sollen, mit „*nationals or residents*“ (Staatsangehörige oder Einwohner). Dem entsprechend sind Adressaten jedenfalls österreichische Staatsangehörige. Anderen Personen soll der Erwerb des Zertifikats weiterhin ermöglicht werden, wenn sie zum Zeitpunkt des Erwerbs des Internationalen Zertifikats für die Führung von Yachten ihren rechtmäßigen Hauptwohnsitz im Inland haben.

**Zu Z 10 (§ 54 Abs. 6):**

Die durch diese Bestimmung angeordnete spezielle Verwendung der wegen Verwaltungsübertretungen nach diesem Bundesgesetz eingehobenen Strafgeelder bewirkt insbesondere seit dem Ausstieg Österreichs aus der Kauffahrtsschiffahrt im Jahre 2012 einen unverhältnismäßig hohen administrativen Aufwand bei der Vollziehung. Sie hat daher zu entfallen.

**Zu Z 11 (§ 56 Abs. 8)**

Übergangsbestimmung zu § 15 Abs. 2a, sodass in bestehende Rechte (Feststellungen gemäß § 15 Abs 1) nicht eingegriffen wird.