

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (1161 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz geändert wird

Mit dieser Änderung des Schifffahrtsgesetzes werden die Richtlinie 2017/2397/EU über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG, ABl. Nr. L 345 vom 27.12.2017 S. 53, in der Fassung der Richtlinie 2021/1233/EU, ABl. Nr. L 274 vom 30.07.2021 S. 52, und die Delegierte Richtlinie 2020/12/EU zur Ergänzung der Richtlinie 2017/2397/EU in Bezug auf die Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten, für praktische Prüfungen, für die Zulassung von Simulatoren und für die medizinische Tauglichkeit, ABl. Nr. L 6 vom 10.01.2020 S. 15, umgesetzt.

Eines der Hauptziele dieser beiden Richtlinien ist die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Europäischen Union und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Eine von der Kommission 2014 zu Bewertungszwecken durchgeführte Studie hat belegt, dass die Beschränkung des Geltungsbereichs der Vorgänger-Richtlinien, Richtlinie 91/672/EWG über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr, ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991 S. 29, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10.06.2013 S. 356 und Richtlinie 96/50/EG über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 235 vom 17.09.1996 S. 31, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008, ABl. Nr. L 311 vom 21.11.2008 S. 1, auf Schiffsführerinnen bzw. Schiffsführer und die Tatsache, dass gemäß diesen Richtlinien ausgestellte Befähigungszeugnisse für Schiffsführerinnen bzw. Schiffsführer nicht automatisch für die Rheinschifffahrt anerkannt werden, die Mobilität von Besatzungsmitgliedern in der Binnenschifffahrt beeinträchtigt. Künftig sollte daher jede Person, die ein über ein entsprechendes Unionsbefähigungszeugnis verfügt, diesen Beruf auf allen Binnenwasserstraßen der Union ausüben können.

In diesem Sinne legt die Richtlinie 2017/2397/EU harmonisierte Mindestanforderungen an Alter und Befähigung sowie die medizinische Tauglichkeit fest.

Neu ist neben der Erweiterung des örtlichen Geltungsbereiches auf das Rheinstromgebiet die Erweiterung des persönlichen Geltungsbereiches auf sämtliche Mitglieder der nautischen Besatzung, wie zB Decksfrau bzw. Decksmann oder Matrosin bzw. Matrose, die hinkünftig ebenso wie Schiffsführerin bzw. Schiffsführer ein sogenanntes Unionsbefähigungszeugnis ausgestellt bekommen. Darüber hinaus werden die neuen Qualifikationen für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und Sachkundige für Flüssigerdgas geschaffen und für Schiffsführerinnen und Schiffsführer, die unter Bedingungen oder auf Strecken fahren, die ein besonderes Sicherheitsrisiko darstellen, harmonisierte Zusatzberechtigungen eingeführt.

Ebenso wird in Anpassung an die Rheinschifffahrtspersonalverordnung der sachliche Geltungsbereich erweitert. Während gemäß Richtlinie 96/50/EG nur Fahrzeuge, die eine Länge von mindestens 20 m aufweisen oder für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind (Fahrgastschiffe), in deren Anwendungsbereich fielen, gilt die Richtlinie 2017/2397/EU auch für Fahrzeuge, deren Produkt aus Länge, Breite und Tiefgang ein Volumen von 100 m³ oder mehr ergibt, für kleinere Schlepp- und Schubboote, die zum Fortbewegen von Fahrzeugen, die unter die Richtlinie fallen, ausgelegt sind, für Kleinfahrzeuge, für die ein ADN-Zulassungszeugnis verlangt wird und für kleine schwimmende Geräte.

Der Geltungsbereich wurde damit an den Geltungsbereich der Rheinschiffahrtspersonalverordnung angepasst, um eine gegenseitige Anerkennung zu ermöglichen.

Eine wesentliche Neuerung stellt auch die vorgesehene Einrichtung nationaler Datenbanken für die ausgestellten Unionsbefähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher dar, deren Daten über eine von der Europäischen Kommission geführte Datenbank abgerufen werden können und den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten zur Verfügung stehen.

Die bisher in Österreich getroffene Unterscheidung zwischen Befähigungsausweisen für Wasserstraßen und Befähigungsausweisen für andere Gewässer als Wasserstraßen ist mit Inkrafttreten der Richtlinie 2017/2397/EU nicht mehr aufrecht zu erhalten, da für Befähigungsausweise für die gewerbsmäßige Schifffahrt nach der Richtlinie auch eine Fahrpraxis auf anderen Gewässern als Wasserstraßen anzuerkennen ist. Aus diesem Grund erfolgt mit der Novelle auch eine Systemumstellung bei den rein nationalen Befähigungsausweisen, deren Durchlässigkeit damit gleichzeitig erhöht wird.

Schließlich wird die Novelle für eine Reihe kleinerer Anpassungen und Änderungen in anderen Teilen des Schifffahrtsgesetzes zum Anlass genommen, deren Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit sich aus der Vollzugspraxis seit der letzten Novelle ergeben.

Soweit im neuen Teil „Schiffsführung“ geltendes Recht übernommen wird, wird auf die entsprechende Fundstelle in der aktuellen Fassung des Schifffahrtsgesetzes verwiesen, soweit Bestimmungen der Richtlinie umgesetzt werden, erfolgt ebenfalls ein Verweis auf die Fundstelle.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 30. November 2021 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc die Abgeordneten Dietmar **Keck**, Lukas **Brandweiner** sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore **Gewessler**, BA.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Andreas **Ottenschläger**, Dr. Johannes **Margreiter**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Pkt. a (Z 7 – § 2 Z 32):

redaktionelle Korrektur; die Litera haben mit einer Klammer zu enden.

Zu Pkt. b (Z 8 – § 2 Z 42 bis 48)

In der Novellierungsanordnung wurde die Z 48 nicht angeführt; ebenso redaktionelle Korrektur, die Anführungszeichen nach der Novellierungsanordnung waren fehlerhaft gesetzt.

Zu Pkt. c (Z 16 und Z 17 – § 42 Abs. 2 Z 3 und § 42 Abs. 2 Z 24)

Korrektur eines Formatierungsfehlers; zwischen Z 16 und Z 17 gehört ein Absatz eingefügt.

Zu Pkt. d (Z 21 und Z 22 – § 79 Abs. 1 und 80 Abs. 2)

Die Ziffern der Novellierungsanordnungen sind richtig zu stellen.

Zu Pkt. e (Z 27 – § 138 Abs. 7 und Abs. 8)

Korrektur eines Formatierungsfehlers; zwischen Abs. 7 und Abs. 8 gehört ein Absatz eingefügt.

Zu Pkt. f (Z 33 – § 163 (neu) Abs. 2 bis 5)

redaktionelle Korrektur; die Anführungszeichen nach der Novellierungsanordnung waren fehlerhaft gesetzt.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Andreas **Ottenschläger**, Dr. Johannes **Margreiter**, Kolleginnen und Kollegen einstimmig beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2021 11 30

Hermann Weratschnig, MBA MSc

Berichterstatter

Alois Stöger, diplômé

Obmann

