

18977/J XXVII. GP

Eingelangt am 27.06.2024

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
betreffend Betankung von Schiffen auf dem österreichischen Donauabschnitt**

Auf dem österreichischen Donauabschnitt werden derzeit 90.000 bis 100.000 Tonnen Gasöl über Bunkerboote vertrieben. Dies bedeutet, dass pro Jahr auf den österreichischen Donauabschnitt ca. 4.500 bis 5.000 Betankungen von Schiffen mit Gasöl durchgeführt werden. Es besteht der Verdacht, dass bei diesen Betankungen über ausländische Bunkerboote gewerbe- und schifffahrtsrechtlichen Vorschriften umgangen werden. Insbesondere ist zu vermuten, dass mangels Kontrolle die rechtlichen Möglichkeiten, die der Werkverkehr bietet, zu Umgehungen genutzt werden.

Werden Betankungen im Rahmen des Werkverkehrs nach § 76 Abs 1 Z 1 Schifffahrtsgesetz (SchFG) vorgenommen, fallen diese nicht unter die strengen Vorgaben der §§ 78 ff SchFG, die für den gewerblichen Schiffsverkehr gelten. So muss im Falle des Werkverkehrs weder ein Betriebsleiter bestellt werden, der die Einhaltung der Sicherheitsvorgaben zu überwachen hat, noch ist die Registrierung des Bunkerbootes in Österreich und das Fahren unter österreichischer Flagge notwendig. Ob es sich bei den Betankungen um Werkverkehr mit „laxen Regelungen“ oder um gewerblichen Schiffsverkehr mit sehr strengen Regelungen handelt, wird nicht überprüft. Damit hat sich in der Praxis u.a. etabliert, dass die Verpflichtung zur Eintragung eines in Österreich betriebenen Bunkerbootes kaum beachtet wird.

Nebenbei sei auch erwähnt, dass die Einhaltung der in Österreich geltenden Arbeitnehmer_innenschutzzvorschriften kaum überprüft werden dürfte.

Die Anwendung der strengen schifffahrtsrechtlichen Bestimmungen auf Betankungen, die als Werkverkehr ausgegeben werden, eigentlich jedoch gewerblicher Verkehr sind, d.h. Betankungen für Dritte und nicht für die eigenen Schiffe eines Schifffahrtsunternehmens (Eigenverbrauch), ist daher in jedem Fall zwingend geboten und muss sichergestellt sein. Bisher ist das alles aber trotz wiederholten Aufzeigens dieser Umstände nicht der Fall.

Es ist nämlich leider zu beobachten, dass in verschiedenen Fällen regelmäßige inländische Betankungen mit einem Bunkerboot unter ausländischer Flagge und ohne Schifffahrtskonzession (unter Berufung auf die Werkverkehrsausnahmen durchgeführt werden. Ob und inwieweit in diesem Zusammenhang auch die

österreichischen Arbeitnehmer_innenschutzvorschriften eingehalten werden, ist unklar.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Erfolgten regelmäßige Kontrollen der Schifffahrtskonzessionen bei Betankungen von Schiffen im österreichischen Donauabschnitt, und wenn ja, kam zu Beanstandungen und gegebenenfalls auch zu Sanktionen? In diesem Zusammenhang Angabe der erfolgten Kontrollen seit 2020, der festgestellten Mängel und der gesetzten Sanktionen!
2. Wird überhaupt geprüft, ob und in welchem Ausmaß von bestimmten Schifffahrtsunternehmen Betankungen vorgenommen werden? Wenn ja, wird geprüft, ob diese im Rahmen einer Ausnahme nach § 76 Abs 1 SchFG erfolgen?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
3. Wie wird sichergestellt, dass bei den im Österreichischen Donauabschnitt regelmäßigen durchgeführten Betankungen die in geltenden Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden?
4. Welche Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung österreichischer Sicherheitsstandards bei regelmäßigen Betankungen in Österreich sind, unabhängig ob es sich um Werkverkehr oder gewerblichen Verkehr handelt, derzeit in Planung und wenn ja, wann sollen sie umgesetzt werden?
5. Wie wird geprüft und auch sichergestellt, dass es zu keiner Umgehung der österreichischen Sicherheitsstandards durch das Fahren unter ausländischer Flagge trotz regelmäßiger Betankungen in Österreich gibt?