

19317/J XXVII. GP

Eingelangt am 15.07.2024

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft
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:innenschutzvorschriften 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 Werkverkehrsauflagen) durchgeführt werden. Ob und inwieweit in diesem Zusammenhang auch die österreichischen Arbeitnehmer:innenschutzvorschriften eingehalten werden, ist unklar.

Die unternetzten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Erfolgen Kontrollen der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen, die eigentlich regelmäßige inländische Schifffsbunkerungen durchführen und ihren Heimatort in Österreich haben?
2. Wie wird die Zuständigkeit der österreichischen (Verkehrs)Arbeitsinspektorate für auf inländischen Gewässern fahrende Binnenschiffe praktisch festgestellt?
3. Wie wird geprüft und sichergestellt, dass es keine Umgehungen österreichischer Arbeitnehmer:innenschutzbestimmungen, der österreichischen Sozialversicherung und der Vorschriften des LSD-BG durch das Fahren unter ausländischer Flagge gibt?