

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Mit dieser Änderung des Schifffahrtsgesetzes werden die Richtlinie (EU) 2017/2397 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, und die delegierte Richtlinie (EU) 2020/12 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 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 10.1.2020, 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 durchgeführten Studie hat belegt, dass die Beschränkung des Geltungsbereichs der Vorgänger-Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG 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 (EU) 2017/2397 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 Schiffsführerinnen 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 (EU) 2017/2397 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 Rheinschifffahrtspersonalverordnung 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 (EU) 2017/2397 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.

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).

Besonderer Teil**Zu Z 1 (Inhaltsverzeichnis)**

Die Paragraphenüberschriften werden richtiggestellt.

Zu Z 2 (Inhaltsverzeichnis)

Aufgrund der Neukodifizierung des Teiles „Schiffsführung“ ist das Inhaltsverzeichnis ab dem 7. Teil neu zu fassen.

Zu Z 3 (§ 1 Abs. 4)

Gemäß dieser Bestimmung gelten § 6 Abs. 5 der geltenden Fassung (Verpflichtung, sich einer Atemluftuntersuchung oder einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen) und § 5 Abs. 8 der geltenden Fassung (Verpflichtung zur Auskunftserteilung) auch auf dem Bodensee. Mit der Ergänzung der Bestimmung um § 42 Abs. 2 Z 3 und 8 der geltenden Fassung werden die korrespondierenden Strafbestimmungen für den Bodensee in Geltung gesetzt.

Zu Z 4 (§ 2 Z 11a.)

Siehe Art. 3 Z 18 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

Zu Z 5 (§ 2 Z 15)

Siehe Art. 3 Z 24 der Richtlinie (EU) 2017/2397 und Art. 3 lit. m) der Richtlinie 2016/1629.

Zu Z 6 (§ 2 Z 15a. und Z 15b.)

Siehe Art. 3 Z 25 und Z 26 der Richtlinie (EU) 2017/2397 und Art. 3 lit. n und o) der Richtlinie 2016/1629.

Zu Z 7 (§ 2 Z 32)

Mit der Definition wird in Abgrenzung zwischen Fahrgast, Person an Bord und Mitglied der Besatzung sichergestellt, dass auch Personen, die sich zB als kurzfristig beigetretenes Mitglied zu einem Betreiberverein („Freunde des Motorschiffes Mitzi“), im Wege einer vorgeblichen Beschäftigung als Besatzungsmitglied („Ein Nachmittag als Matrosin bzw. Matrose auf der Jacht Johnny“) oder zu einem vordergründig anderweitigen Benützungszweck („Grillparty auf Floss Mariandl“) an Bord befinden, als Fahrgäste gelten und damit die strengeren Vorschriften für die Fahrgastbeförderung sowohl bei Schiffszulassung als auch -führung eingehalten werden müssen.

Zu Z 8 (§ 2 Z 42 bis Z 47)

§ 2 Z 42: Siehe § 2 Z 47 der geltenden Fassung.

§ 2 Z 43: Siehe § 2 Z 43 der geltenden Fassung.

§ 2 Z 44: Siehe Art. 3 Z 7 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

§ 2 Z 45: Siehe Art. 3 Z 9 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

§ 2 Z 46: Siehe Art. 9 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

§ 2 Z 47: Siehe Art. 8 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

Zu Z 9 (§ 5 Abs. 2d)

Mit der Ergänzung soll ermöglicht werden, dass zB bei Schulsportveranstaltungen und ausschließlich auf anderen Gewässern als Wasserstraßen Hilfslehrernde, die das 16. Lebensjahr erreicht haben, unter Aufsicht einer volljährigen Lehrperson eingesetzt werden können. Auf einen Hilfslehrenden kommt zumindest eine volljährige Lehrperson. Die Ergänzung dient der Förderung des Jugendsports.

Zu Z 10 (§ 6 Abs. 3)

Mit dieser Ergänzung soll auch auf Gewässern ermöglicht werden, Personen nicht nur in Verdachtsfällen, sondern auch im Rahmen von routine- und schwerpunktmäßigen Kontrollen ohne vorherige Messung

durch ein Vortestgerät einer Untersuchung der Atemluft zu unterziehen oder einer ärztlichen Untersuchung zuzuführen.

Zu Z 11 (§ 14)

Bestimmte Tätigkeiten, die dem Regelungsbereich des Schifffahrtsgesetzes unterliegen, können Auswirkungen auf Gewässergüte und -reinheit haben.

§ 30 Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, BGBl. Nr. 215 in der geltenden Fassung, formuliert als Ziele die Reinhaltung und den Schutz der Gewässer, die durch weitere Bestimmungen des WRG 1959 näher konkretisiert werden. Flankierend dazu sollen auch die Bestimmungen des Schifffahrtsgesetzes und die aufgrund dieses Gesetzes zu erlassenden Verordnungen dazu beitragen, eine Gewässerverunreinigung, die den Bestimmungen des § 30 WRG 1959 zuwiderläuft, und nicht durch eine wasserrechtliche Bewilligung gedeckt ist, zu vermeiden.

In diesem Sinne wird die Verordnungsermächtigung des § 14 in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus präzisiert und im Interesse der Gewässerreinigung gleichzeitig erweitert.

Zu Z 12 (§ 24 Abs. 9)

Um die in Abs. 9 angeführten Zwecke der Speicherung von Daten wirklich erfüllen zu können, dürfen die elektronischen Daten nicht am Ende der Reise gelöscht werden, sondern sind noch innerhalb einer angemessenen Frist von 30 Tagen aufzubewahren.

Zu Z 13 (§ 24 Abs. 17)

Der Terminus „gesetzlich vereinbart“ ist ein Widerspruch in sich und ist durch den Entfall des Wortes „gesetzlich“ aufzulösen.

Als „betroffene Personen“, deren Einwilligung für die Weiterleitung der DoRIS-Daten erforderlich ist, könnten sich auch Besatzungsmitglieder und Fahrgäste sehen, deren Namen in den DoRIS-Daten gar nicht enthalten sind. Da es sich bei den genannten Daten um reine Fahrzeugdaten handelt, wird im Sinne der Rechtssicherheit klargestellt, dass ausschließlich die Zustimmung des Verfügungsberechtigten des Fahrzeuges für die Weiterleitung der Daten erforderlich ist.

Zu Z 14 (§ 26 Abs. 1)

Aus Sicherheitsgründen kann es angezeigt sein, im Rahmen der Erteilung der Anlagenbewilligung auch für Privatländern und Privathäfen, die lediglich dem Sport dienen, eine Kennzeichnung vorzuschreiben. Mit der Ergänzung wird klargestellt, dass in einem solchen Fall auch solche Anlagen zu bezeichnen sind.

Zu Z 15 (§ 31 Abs. 1)

Nach geltender Rechtslage besteht keine Verpflichtung zur Meldung, wenn das Ufer beschädigt wird. Da jedoch auch die Beseitigung von Schäden an Uferbefestigungen dem Bund Kosten verursacht, wird der erste Satz entsprechend ergänzt.

Der dritte Satz wird klarer formuliert.

Zu Z 16 (§ 42 Abs. 2 Z 3)

Der Verweis wird richtiggestellt.

Zu Z 17 (§ 49 Abs. 1)

Das in Betracht kommende öffentliche Interesse am Umweltschutz, auf das gemäß § 49 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz Bedacht genommen werden soll, ist seit dem Inkrafttreten des BVG Umweltschutz im Jahr 1984 (seit 2013 findet sich dessen Inhalt in § 3 BVG Nachhaltigkeit) auch im Lichte dieser Staatszielbestimmung auszulegen. Demgemäß soll im Sinne der genannten Staatszielbestimmung der umfassende Umweltschutz und der damit verbundene Artenschutz als zu berücksichtigende Interessen in Z 2 des § 49 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz bei der Erteilung der Bewilligung berücksichtigt werden.

Gemäß Art. 13 der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates („Seveso-III-Richtlinie“), ABl. Nr. L 197 vom 24.7.2012, S. 1, haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass in ihren Politiken der Flächenausweisung, Flächennutzung oder anderen einschlägigen Politiken das Ziel schwere Unfälle zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen, berücksichtigt wird. Durch eine dahingehende Ergänzung der Bewilligungsvoraussetzungen für Schifffahrtsanlagen wird diese unionsrechtliche Bestimmung für den Bereich der Binnenschifffahrt umgesetzt.

Zu Z 18 (§ 76 Abs. 3c)

Der neue Abs. 3c legt in Anlehnung an die einschlägige Bestimmung des § 340 Gewerbeordnung 1994 – GewO 1994, BGBl. Nr. 194 in der geltenden Fassung, Verfahren und Rechtsfolge der Anzeige eines Schifffahrtbetriebes gemäß § 76 Abs. 3a und Abs. 3b der geltenden Fassung fest.

Zu Z 19 (§ 77 Abs. 1 Z 7)

Mit der Ergänzung wird eine Rechtslücke geschlossen.

Zu Z 20 (§ 80 Abs. 2 Z 1 und 2)

Die Präzisierung dient der Klarstellung.

Zu Z 21 (§ 83 Abs. 3)

Mit dieser Präzisierung wird die im Betrieb nicht praktikable Verwendung ein und desselben Fahrzeuges durch mehrere Konzessionswerber verhindert.

Zu Z 22 (83 Abs. 5)

Der Zeitpunkt, mit welchem die Aufnahme des Schifffahrtbetriebes gemeldet werden muss, ist in der geltenden Fassung des Abs. 5 nicht festgelegt. Mit der Neuregelung wird klargestellt, dass diese Meldung nach Aufnahme des Schifffahrtbetriebes unverzüglich zu erfolgen hat.

Bei Aufnahme des Schifffahrtbetriebes sind nicht nur die in Abs. 3 genannten Nachweise zu führen, sondern auch der in Abs. 4 genannte. Die Nicht-Nennung in der geltenden Fassung beruhte offenbar auf einem Redaktionsversehen.

Gemäß § 94 Abs. 1 Z 4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 in der geltenden Fassung, hat im Rahmen des schifffahrtsrechtlichen Konzessionsverfahrens bei Aufnahme des Schifffahrtbetriebes der Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu erfolgen. Aus Gründen der Rechtsklarheit, aber auch um eine engere Verknüpfung mit der Konzessionserteilung bzw. Aufnahme des Schifffahrtbetriebes und damit eine effektivere Durchsetzbarkeit der Arbeitnehmerschutzvorschriften zu gewährleisten, wird das Erfordernis dieses Nachweises direkt in das Schifffahrtsgesetz aufgenommen.

Eine Nachweisführung bei Betriebsaufnahme erübrigt sich natürlich für den Fall, dass die Nachweise bereits im Zuge des Konzessionsverfahrens erbracht wurden.

Zu Z 23 (§ 99 Abs. 3)

Dass nur Flöße und nicht auch alle anderen Schwimmkörper, die der gewerbsmäßigen Schifffahrt oder anderen gewerblichen Zwecken dienen, wesentlich mehr Anforderungen erfüllen müssen als Schwimmkörper allgemein, bevorzugt alle anderen Schwimmkörper in sachlich nicht gerechtfertigter Weise. Allerdings würde eine Ausweitung des Erfordernisses der Erfüllung der erhöhten Anforderungen auf alle Schwimmkörper, die anderen gewerblichen Zwecken dienen, zum unerwünschten und überschießenden Ergebnis führen, dass zB auch Flyboards oder Segelbretter, die vermietet werden, über eine Zulassung verfügen müssten. Die erhöhten Anforderungen gelten in der Neufassung daher nur für alle Schwimmkörper, die der gewerbsmäßigen Schifffahrt dienen.

Zu Z 24 (§ 108 Abs. 4, 5 und 6)

Die in Anlage 2 Schiffstechnikverordnung, BGBl. II Nr. 263/2018 in der geltenden Fassung, umgesetzten technischen Vorschriften („ES-TRIN-Standards“) der Richtlinie (EU) 2016/1629 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG, ABl. Nr. L 252 vom 16.09.2016, S. 118, sehen nicht mehr vor, dass Fahrgastschiffe, Fahrzeuge für die Güterbeförderung und schwimmende Geräte nur zugelassen werden können, wenn sie nach den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut wurden. Die Bestimmung des Abs. 4 hat daher zu entfallen, die Zitate in den folgenden Abs. 5 und 6 werden angepasst.

Zu Z 25 (§ 109 Abs. 10)

Die Einführung der Möglichkeit zur Gewährung von bestimmten Nachsichten bei der Zulassung von Fahrzeugen mit eingeschränktem Fahrtgebiet innerhalb von Österreich erfolgt in Umsetzung von Art. 24 der Richtlinie 2016/1629.

Zu Z 26 (7. Teil)

Der 7. Teil wird in Ansehung der Richtlinie (EU) 2017/2397, die für bestimmte Gewässer, Fahrzeugarten und Tätigkeiten an Bord sogenannte Unionsbefähigungszeugnisse vorsieht, neu gegliedert: Im 1. Hauptstück finden sich die für alle Befähigungsausweise geltenden Bestimmungen, im 2. Hauptstück die

Regelungen für die Unionsbefähigungszeugnisse und im 3. Hauptstück die für die sonstigen Befähigungsausweise geltenden Bestimmungen; unverändert bleibt das 4. Hauptstück den Behörden und Organen, das 5. Hauptstück den Schlussbestimmungen vorbehalten.

Zum 1. Hauptstück „Allgemeine Bestimmungen“

Dieses Hauptstück enthält diejenigen Bestimmungen, die gleichermaßen für Unionsbefähigungszeugnisse (2. Hauptstück) wie auch für sonstige Befähigungsausweise (3. Hauptstück) gelten.

Zu § 116:

Die Ergänzung der Rechtsgrundlagen in Abs. 1 für die Geltung dieses Teiles auf ausländischen Binnengewässern um unionsrechtliche Rechtsakte erfolgt aus Gründen der Rechtsklarheit. Die Bestimmung bleibt im Übrigen unverändert.

Zu § 117:

Abs. 1 normiert die grundsätzliche Verpflichtung, für die Führung motorisierter Fahrzeuge und Schwimmkörper und die Ausübung bestimmter anderer Tätigkeiten an Bord ein Befähigungszeugnis besitzen zu müssen. Durch die Beschränkung auf motorisierte Fahrzeuge und Schwimmkörper kann deren Nennung bei den in § 119 der Neufassung normierten Ausnahmen vom Erfordernis des Besitzes eines Befähigungszeugnisses entfallen.

Mit dem neuen Abs. 2 wird in Umsetzung von Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 festgelegt, auf welchen Gewässern für welche Tätigkeiten auf welchen Fahrzeugen Unionsbefähigungszeugnisse vorgeschrieben sind; Abs. 3 normiert in Umsetzung von Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 die Ausnahmen hiervon.

Abs. 4 hält in Umsetzung von Art. 10 der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausdrücklich fest, dass Unionsbefähigungszeugnisse anderer Mitgliedstaaten und von einem Mitgliedstaat gemäß der Richtlinie anerkannte Befähigungszeugnisse eines Drittstaates anerkannt werden.

Abs. 5 fasst den Inhalt von § 119 Abs. 2 und 3 der geltenden Fassung in komprimierter Form zusammen.

Abs. 6 stellt klar, dass die Mitglieder einer Decks Mannschaft auf Fahrzeugen, die auf anderen als den in Abs. 2 genannten Gewässern verkehren, keine Unionsbefähigungszeugnisse benötigen, sondern dem Geltungsbereich des 3. Hauptstückes unterliegen.

Zu § 118:

§ 122 der geltenden Fassung wird in Entsprechung der Vorgabe der UNECE-Resolution No. 40, welche die Grundlage für die Ausstellung des Internationalen Zertifikates darstellt, mit der ergänzenden Präzisierung übernommen, dass aufgrund eines inländischen Befähigungsausweises nur österreichischen Staatsangehörigen oder Personen mit Hauptwohnsitz im Inland ein Internationales Zertifikat ausgestellt werden kann.

Zu § 119:

Aufgrund der neuen Systematik der Befähigungsausweise wird die in § 118 Abs. 1 Z 1 iVm Abs. 2 der geltenden Fassung normierte Ausnahme in die beiden Ausnahmetatbestände der Z 1 und 2 gefasst.

Mit Abs. 1 Z 3 wird der Inhalt von § 118 Abs. 1 Z 2 iVm Abs. 3 der geltenden Fassung zusammengefasst unverändert wiedergegeben.

Abs. 1 Z 4 gibt den Inhalt von § 118 Abs. 1 Z 3 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 1 Z 5 spezifiziert einen Teil des Inhaltes von § 118 Abs. 1 Z 4 der geltenden Fassung.

Mit Abs. 1 Z 6 wird der Inhalt von § 118 Abs. 1 Z 5 iVm Abs. 4 der geltenden Fassung zusammengefasst unverändert wiedergegeben.

Abs. 1 Z 7 gibt den Inhalt von § 118 Abs. 1 Z 7 der geltenden Fassung inhaltlich wieder; der Anwendungsbereich wird auf Besatzungsmitglieder erweitert, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass das Bundesheer in Zukunft wieder Fahrzeuge in Dienst stellt, für die eine Besatzung vorgeschrieben ist.

Abs. 1 Z 8 gibt den Inhalt von § 118 Abs. 1 Z 9 der geltenden Fassung unverändert wieder; aufgrund der neuen Systematik der Befähigungsausweise ist diese Ausnahme auf die Tätigkeiten gemäß § 117 Abs. 5 zu beschränken, die auf Fahrzeugen ausgeübt werden, die nicht unter § 117 Abs. 2 fallen.

Abs. 1 Z 9 trägt dem Umstand Rechnung, dass auf großen Sportfahrzeugen neben der Schiffsführerin bzw. dem Schiffsführer im Rahmen der Zulassung weitere Besatzungsmitglieder vorgeschrieben werden können, an deren Qualifikation nicht die strengen Voraussetzungen gelegt werden müssen, wie auf Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Schifffahrt.

Abs. 2 gibt den Inhalt von § 118 Abs. 5 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 3 gibt den Inhalt von § 118 Abs. 6 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 120:

In Abs. 1 Z 1 bis 5 sind in Umsetzung von Art. 6 der Richtlinie (EU) 2017/2397 jene Schiffsführungsaufgaben aufgelistet, die eine besondere Qualifikation erfordern und für die daher besondere Berechtigungen vorgeschrieben sind. Die in Art. 6 lit. b), c) und e) angeführten besonderen Berechtigungen finden sich bereits in der Verordnungsermächtigung des § 119 Abs. 2 der geltenden Fassung. Die dort ebenfalls angeführte besondere Berechtigung für das Führen von Fahrgastschiffen, umgesetzt in § 3 Abs. 2 der Schiffsführerverordnung – SchFVO, BGBl. II Nr. 298/2013, wird in Abs. 1 als Z 6 mit der Einschränkung angefügt, dass diese Zusatzberechtigung nur für das Führen von Fahrgastschiffen auf anderen als den in § 117 Abs. 2 angeführten Gewässern erworben werden muss.

Abs. 2 enthält, wie § 119 Abs. 2 der geltenden Fassung, die Ermächtigung, die Details der in Abs. 1 angeführten besonderen Qualifikationen durch Verordnung zu regeln.

Abs. 3 erster Satz gibt im Einklang mit Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 den Inhalt von § 119 Abs. 4 der geltenden Fassung wieder. Mit der im zweiten Satz normierten Abweichung wird bereits dem Umstand Rechnung getragen, dass Art. 22 Abs. 5 der Richtlinie die Möglichkeit digital ausgefertigter Unionsbefähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher vorsieht.

Zu § 121:

In § 121 werden die in § 2 Abs. 1 Z 3 letzter Satz SchFVO festgelegten Streckenabschnitte des österreichischen Donauabschnittes, für die besondere Streckenkenntnisse erforderlich sind, auf Grundlage des Art. 9 der Richtlinie (EU) 2017/2397 als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken festgelegt.

Zu § 122:

Die Abs. 1 bis 3 geben den Inhalt von § 123 Abs. 2 bis 4 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 123:

Gemäß Art. 17 Abs. 4 der Richtlinie (EU) 2017/2397 werden für das Prüfungsfahrzeug mittels delegierten Rechtsaktes Mindestanforderungen erlassen werden.

Abs. 1 gibt den Inhalt von § 9 Abs. 5 SchFVO wieder und dient der Überleitung zur Verordnungsermächtigung des Abs. 2, auf deren Grundlage die Umsetzung dieser Mindestanforderungen erfolgen wird.

Zu § 124:

§ 124 gibt den Inhalt von § 126 Abs. 2 in der geltenden Fassung wieder, in der Neufassung ausdrücklich eingeschränkt auf im Inland ausgestellte Befähigungszeugnisse.

Zu § 125:

Art. 14 der Richtlinie (EU) 2017/2397 sieht die Verpflichtung der Mitgliedstaaten vor, ein Unionsbefähigungszeugnis zu entziehen, wenn die Anforderungen an den Besitz des Zeugnisses nicht mehr erfüllt sind, oder dessen Gültigkeit vorübergehend auszusetzen, wenn dies aus Gründen der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung erforderlich erscheint. Detailliertere Vorgaben enthält die Richtlinie nicht.

In Umsetzung dieser Verpflichtung werden auf Grundlage von § 129 in der geltenden Fassung („Entziehung des Befähigungsausweises“) und § 130 in der geltenden Fassung („Vorläufige Abnahme des Befähigungsausweises“) die Aussetzung der Gültigkeit eines Befähigungszeugnisses (§ 125) und die Entziehung eines Befähigungszeugnisses (§ 126) generell und einheitlich für alle Befähigungszeugnisse, d.h. für im Inland und im Ausland ausgestellte Unionsbefähigungszeugnisse und sonstige Befähigungsausweise, neu gefasst.

§ 125 regelt die Aussetzung der Gültigkeit eines Befähigungszeugnisses.

Abs. 1 präzisiert als im Interesse der Sicherheit oder öffentlichen Ordnung liegende Aussetzungsgründe das Vorliegen der in § 129 Abs. 1 Z 1, 2 und 5 der geltenden Fassung normierten Entziehungsgründe und der in § 130 Abs. 1 erster Satz der geltenden Fassung normierten Gründe für die vorläufige Abnahme.

Abs. 2 gibt den Inhalt des § 129 Abs. 4 der geltenden Fassung wieder, mit welchem die Entzugsdauer bei Alkoholisierung festgelegt wird. Im Unterschied zur geltenden Fassung, welche bei Überschreitung der Grenzwerte über die Annahme des Wegfalls der persönlichen Verlässlichkeit als Folge gleich die Entziehung des Befähigungsausweises vorsieht, wird als Rechtsfolge nunmehr bei gleicher Entzugsdauer die Gültigkeit ausgesetzt.

Abs. 3 berücksichtigt den in § 129 Abs. 6 der geltenden Fassung geregelten Fall der Entziehung eines nach Eisenbahn-, Luftfahrt- oder Kraftfahrrecht ausgestellten Befähigungsausweises, indem als Rechtsfolge dieser Entziehung die Aussetzung für die Dauer des Entzugs der Berechtigung festgelegt wird.

Abs. 4 gibt die in § 130 Abs. 1 der geltenden Fassung erteilte Ermächtigung der Organe gemäß § 38 Abs. 2 unverändert wieder, ein Befähigungszeugnis vorläufig abzunehmen („sicherzustellen“), wenn bei der betreffenden Person offensichtlich ein Grund zur Entziehung oder zur Aussetzung der Berechtigung vorliegt. Aufgrund einschlägiger Praxiserfahrungen wird als weiterer Grund zur Sicherstellung der Verdacht des betrügerischen Erwerbs des Befähigungszeugnisses angeführt, d.h. die Abnahmemöglichkeit von Befähigungszeugnissen, bei denen die Echtheit offensichtlich nicht gegeben oder dringend anzuzweifeln ist.

Abs. 5 regelt, an welche Behörde die Organe gemäß § 38 Abs. 2 sichergestellte Befähigungszeugnisse, die im Inland ausgestellt wurden, weiterzuleiten haben.

Abs. 6 regelt, an welche Behörde die Organe gemäß § 38 Abs. 2 sichergestellte Befähigungszeugnisse, die im Ausland ausgestellt wurden, weiterzuleiten haben.

Abs. 7 regelt die weitere Vorgehensweise der Behörde, welcher das sichergestellte Befähigungszeugnis übermittelt wurde.

Abs. 8 berücksichtigt den Umstand, dass gemäß Art. 25 der Richtlinie (EU) 2017/2397 auch die Aussetzung der Gültigkeit eines Befähigungszeugnisses in das Register der Unionsbefähigungszeugnisse (§ 138) einzutragen ist.

Abs. 9 gibt den Inhalt von § 130 Abs. 2 zweiter Satz der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 10 gibt den Inhalt von § 130 Abs. 4 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 126:

Zu lesen die ersten beiden Absätze der Erläuterung zu § 125.

§ 126 regelt die Entziehung eines Befähigungszeugnisses.

Abs. 1 gibt den Inhalt von § 129 Abs. 1 der geltenden Fassung unverändert wieder. Die Einschränkung auf Befähigungszeugnisse, die von österreichischen Behörden ausgestellt wurden, ergibt sich aus dem Kontext auch für die geltende Fassung und wird in der Neufassung aus Gründen der Rechtsklarheit ausdrücklich angeführt.

Abs. 2 gibt den Inhalt von § 129 Abs. 2 der geltenden Fassung unverändert wieder, ebenfalls eingeschränkt auf Befähigungszeugnisse, die von österreichischen Behörden ausgestellt wurden (siehe oben bei Abs. 1).

Abs. 3 regelt auf Basis des Art. 14 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 Voraussetzungen und Vorgangsweise bei der Entziehung eines von einer ausländischen Behörde ausgestellten Unionsbefähigungszeugnisses.

Abs. 4 regelt den in § 129 Abs. 3 der geltenden Fassung geregelten Fall der Aberkennung des Rechts zur Führung von Fahrzeugen auf österreichischen Gewässern bei im Ausland ausgestellten Befähigungszeugnissen, die keine Unionsbefähigungszeugnisse sind. Der Aberkennungsgrund bleibt unverändert, aus Gründen der Praktikabilität erfolgt aber keine Eintragung mehr ins ausländische Zeugnis, sondern ist dieses mit einer Sachverhaltsdarstellung der ausstellenden ausländischen Behörde zu übermitteln, der es vorbehalten bleibt, die erforderlichen Veranlassungen zutreffen.

Abs. 5 legt fest, wem ein Befähigungszeugnis, dessen Gültigkeit vorläufig ausgesetzt wurde, auszufolgen ist, wenn kein Entziehungs- oder Aberkennungsverfahren eingeleitet wird.

Abs. 6 gibt den Inhalt von § 129 Abs. 5 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 7 schafft die Rechtsgrundlage für die Neuausstellung eines gemäß Abs. 1 Z 1 oder 5 entzogenen Befähigungszeugnisses, sobald alle Erfordernisse gemäß § 133 Abs. 2 und § 147 Abs. 2 wieder erfüllt sind.

Zu § 127:

Schifferdienstbuch und Bordbuch erfahren durch die Richtlinie (EU) 2017/2397 eine erhebliche Aufwertung. Insbesondere sollen gemäß Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 das Unionsbefähigungszeugnis und das Schifferdienstbuch jedes Mitgliedes der Decksmannschaft, ausgenommen das Befähigungszeugnis der Schiffsführerin bzw. des Schiffsführers, in Form einer einzigen Urkunde ausgestellt werden.

Abs. 1 umreißt grob den Inhalt von Schifferdienstbuch und Bordbuch.

Abs. 2 enthält die Ermächtigung, die Details auf Basis unionsrechtlicher Rechtsakte sowie internationaler Richtlinien durch Verordnung zu regeln.

Zu § 128:

Die Daten, die in das gemäß § 138 zu führende Register und das gemäß § 153 zu führende Verzeichnis einzutragen sind, sollen möglichst in digitaler Form übermittelt werden.

Abs. 1 legt fest, an welche Behörden und Stellen im In- und Ausland die Daten zu übermitteln sind, die für eine Eintragung ins Register relevant sind.

Abs. 2 bildet im Einklang mit Art. 25 der Richtlinie (EU) 2017/2397 die Rechtsgrundlage für die Einholung von Auskünften aus der bei der Europäischen Kommission eingerichteten Datenbank.

Zum 2. Hauptstück „Unionsbefähigungszeugnisse“

Das 2. Hauptstück regelt die Befähigungsausweise für die Führung und den Betrieb von Fahrzeugen, die unter den Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 fallen. Der Inhalt dieses Hauptstückes ergibt sich aus den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2017/2397 sowie, soweit anwendbar, den Inhalten des 7. Teiles der geltenden Fassung und der Schiffsführerverordnung in der geltenden Fassung.

Zu § 129:

Abs. 1 enthält die Ermächtigung, die Mindestanforderungen an die Qualifikation der taxativ aufgezählten Mitglieder der Decksmannschaft durch Verordnung zu regeln. Die Mindestanforderungen für die einzelnen Qualifikationen sind durch Anhang 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 determiniert.

Abs. 2 gibt den Inhalt von Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 wieder.

Abs. 3 beinhaltet die Ermächtigung, Art, Form und Inhalte der Unionsbefähigungszeugnisse für die Mitglieder der Decksmannschaft durch Verordnung zu regeln. Der Inhalt dieser Verordnung ist determiniert durch die in diesem Absatz angeführte Durchführungsverordnung (EU) 2020/182 über Muster im Bereich der Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt, ABl. Nr. L 38 vom 11.2.2020, S.1.

Abs. 4 gibt den Inhalt von Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 wieder und stellt klar, dass die Besatzungsmitglieder von Seeschiffen, die Binnenwasserstraßen befahren, ausgenommen der Schiffsführerinnen bzw. der Schiffsführer, nicht im Besitz von Unionsbefähigungszeugnissen sein müssen, sondern deren STCW-konforme Zeugnisse gelten.

Zu § 130:

Abs. 1 enthält die Ermächtigung, die Mindestanforderungen an die Qualifikation eines Sachkundigen für die Fahrgastschifffahrt und eines Sachkundigen für Flüssigerdgas, die an dieser Stelle definiert werden, durch Verordnung zu regeln.

Abs. 2 beinhaltet die Ermächtigung, Art, Form und Inhalte der Unionsbefähigungszeugnisse für diese Sachkundigen durch Verordnung zu regeln. Der Inhalt dieser Verordnung ist auch hier determiniert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/182.

Abs. 3 gibt den Inhalt von Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 wieder und stellt klar, dass sich an Bord eines Seeschiffes, welches ein Fahrgastschiff ist oder mit Flüssigerdgas betrieben wird und Binnenwasserstraßen befährt, kein Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt bzw. für Flüssigerdgas befinden muss, sondern auch hier die gültigen STCW-konformen Zeugnisse der Besatzung gelten.

Zu § 131:

Abs. 1 gibt den Inhalt von Art. 23 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 wieder und entspricht § 124 Abs. 2 Z 2 der geltenden Fassung. In Entsprechung der Richtlinie wird der Terminus „geistige und körperliche Eignung“ durch „medizinische Tauglichkeit“ ersetzt.

Abs. 2 gibt den Inhalt von Art. 23 Abs. 4 der Richtlinie (EU) 2017/2397 wieder und entspricht § 123 Abs. 4 der geltenden Fassung. Neu ist, dass in Entsprechung der Richtlinie (EU) 2017/2397 auch Arbeitgeber und Schiffsführerinnen bzw. Schiffsführer das Besatzungsmitglied auffordern können, seine medizinische Tauglichkeit erneut nachzuweisen.

Abs. 3 entspricht der Regelung in § 34 Abs. 1 Führerscheingesetz – FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 in der geltenden Fassung, hinsichtlich der Dauer der Bestellung von sachverständigen Ärztinnen und Ärzten.

Abs. 4 entspricht § 34 Abs. 2 FSG.

Abs. 5 sieht in Anlehnung an § 128 Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 in der geltenden Fassung, die Möglichkeit vor, die Bestellung eines sachverständigen Arztes bzw. einer sachverständigen Ärztin bei Wegfall der Voraussetzungen zu widerrufen.

Abs. 6 enthält die Ermächtigung, die näheren Bestimmungen im Zusammenhang mit der medizinischen Tauglichkeit durch Verordnung zu regeln.

Zu § 132:

Art. 19 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 eröffnet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, für Unionsbefähigungszeugnisse in Übereinstimmung mit den in Anhang II der Richtlinie (EU) 2017/2397 sowie in delegierten Rechtsakten festgelegten Anforderungen Ausbildungsprogramme zuzulassen, die die Grundlage für die Ausbildung in Ausbildungseinrichtungen darstellen und zur Ausstellung von Zeugnissen führen. Gemäß Art. 19 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 sind derart ausgestellte Zeugnisse von allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

Gemäß Abs. 1 kann die Ausbildung und die Ausstellung von Zeugnissen in Österreich nur durch eine öffentliche Schule oder eine mit Öffentlichkeitsrecht ausgestattete Schule erfolgen, deren Ausbildungsprogramm mit Bescheid zugelassen ist.

Abs. 2 enthält die Ermächtigung, die Voraussetzungen für die Zulassung eines Ausbildungsprogrammes durch Verordnung zu regeln. Die grundlegenden Anforderungen an die einzelnen Befähigungen finden sich in Anhang II der Richtlinie (EU) 2017/2397, die Details in der delegierten Richtlinie (EU).

Abs. 3 setzt die Verpflichtung des Art. 19 Abs. 1 zweiter Satz der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Abs. 4 setzt die Verpflichtung des Art. 19 Abs. 4 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Abs. 5 stellt klar, dass der Besitzer eines entsprechend Art. 19 der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgestellten Zeugnisses keine Prüfung nach diesem Hauptstück mehr ablegen muss.

Abs. 6 setzt die Verpflichtung des Art. 19 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Abs. 7 setzt die Verpflichtung des Art. 19 Abs. 5 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Zu § 133:

Abs. 1 entspricht dem Inhalt des § 124 Abs. 1 der geltenden Fassung. Neu ist, dass sich dieser nun auch auf die Betriebsebene der Decksmannschaft erstreckt.

Abs. 2 legt die in § 124 Abs. 2 der geltenden Fassung normierten Voraussetzungen für die Zulassung zur Prüfung auf Grundlage des Art. 11 der Richtlinie (EU) 2017/2397 im Wesentlichen unverändert fest. Neu ist der Wegfall des Nachweises der in § 124 Abs. 2 Z 3 der geltenden Fassung geforderten persönlichen Verlässlichkeit, für den sich in der Richtlinie (EU) 2017/2397 keine Entsprechung findet.

Abs. 3 und Abs. 4 entsprechen im Wesentlichen dem Inhalt des § 124 Abs. 3 und 4 der geltenden Fassung.

Zu § 134:

Abs. 1 bis Abs. 3 geben die Inhalte von § 125 Abs. 1 bis 3 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 4 trägt der in Art. 21 der Richtlinie (EU) 2017/2397 vorgesehenen Möglichkeit Rechnung, die praktische Prüfung an einem zugelassenen Simulator abzunehmen.

Abs. 5 stellt sicher, dass auch die Kandidatin bzw. der Kandidat, der die praktische Prüfung nicht in herkömmlichem Sinne, sondern an einem Simulator abgelegt hat, das in Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/182 vorgesehene Zeugnis über die Ablegung einer praktischen Prüfung ausgestellt erhält.

Abs. 6 setzt die Verpflichtung des Art. 18 Abs. 4 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Zu § 135:

Gemäß Abs. 1 werden in Fortschreibung der geltenden Rechtslage auch die Prüfungen für Unionsbefähigungszeugnisse grundsätzlich durch rechtskundige, technische und nautische Prüferinnen und Prüfer abgenommen.

Gemäß Richtlinie (EU) 2017/2397 haben nunmehr auch Matrosinnen bzw. Matrosen eine behördliche Prüfung oder ein anerkanntes Ausbildungsprogramm zu absolvieren. Gemäß Abs. 2 soll dies durch ein anerkanntes Ausbildungsprogramm auf Grundlage des neuen § 132 durch mit Bescheid anerkannte Berufsschulen erfolgen, die die Anforderungen an die Richtlinie (EU) 2017/2397 erfüllen. Kommt kein anerkanntes Ausbildungsprogramm einer Berufsschule zustande, ist das Prüfungsorgan nach Abs. 1 heranzuziehen. Rechtliche Grundlage für die Anerkennung eines Ausbildungsprogramms ist die Binnenschiffahrt- Ausbildungsordnung, BGBl. II Nr. 198/2021.

Abs. 3 legt fest, dass Ausbildung bzw. Prüfung von Steuerleuten, die noch nicht über die Befähigung als Matrosin bzw. Matrose verfügen, wie in Abs. 2 festgelegt erfolgen.

Gemäß Abs. 4 erfolgt die Festlegung der erforderlichen Qualifikationen der Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt und für Flüssigerdgas aufgrund deren besonderer Spezifikationen durch Verordnung.

In Fortschreibung der geltenden Rechtslage für das Streckenzeugnis (§ 2 Abs. 1 Z 3 SchFVO) legt Abs. 5 fest, dass die Prüfung für die Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken durch eine nautische Prüferin bzw. einen nautischen Prüfer erfolgt.

Abs. 6 gibt den Inhalt von § 127 Abs. 4 der geltenden Fassung wieder. Die Bestimmung richtet sich in der Neufassung allerdings nur an die Bundesministerin bzw. den Bundesminister, da gemäß § 154 Abs. 1 Z 1 ausschließlich diese bzw. dieser für Unionsbefähigungszeugnisse zuständig ist.

Die Praxis zeigt, dass nicht immer eine ausreichende Zahl entsprechend qualifizierter öffentlich Bediensteter zur Verfügung steht. Es wird die Bestimmung daher ergänzt um die Möglichkeit, bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen auch qualifizierte Personen, die nicht in einem Dienstverhältnis zur Republik Österreich stehen, als Prüferinnen und Prüfer zu bestellen.

Abs. 7 gibt den Inhalt von § 127 Abs. 5 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 8 gibt den Inhalt von § 127 Abs. 6 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 9 gibt den Inhalt von § 127 Abs. 3 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 10 gibt den Inhalt von § 127 Abs. 8 der geltenden Fassung mit der Ergänzung wieder, dass eine mehrmalige Wiederbestellung möglich ist.

Abs. 11 gibt den Inhalt von § 127 Abs. 9 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 12 setzt die Bestimmung des Art. 18 Abs. 5 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Abs. 13 ergänzt Abs. 12 insoweit, als auch die Auswertung eines Multiple Choice-Tests durch die qualifizierte Aufsichtsperson erfolgen darf.

Abs. 14 verweist in Umsetzung der Vorgabe des Art. 18 Abs. 6 der Richtlinie (EU) 2017/2397 auf die bereits nach geltendem Recht (§ 7 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz – AVG 1991, BGBl. Nr. 51 in der geltenden Fassung) für Prüferinnen und Prüfer sowie Aufsichtspersonen gültigen Befangenheitsregelungen.

Zu § 136:

Abs. 1 gibt den Inhalt von 128 Abs. 1 der geltenden Fassung für die Unionsbefähigungszeugnisse und die besonderen Berechtigungen gemäß § 120 der Neufassung inhaltlich unverändert wieder. Mit dem neuen letzten Satz wird der Umstand berücksichtigt, dass bei Unionsbefähigungszeugnissen für Schiffsführerinnen bzw. Schiffsführer der Anteil der Prüfungselemente für die nautischen Prüfenden, die sowohl einen Teil der theoretischen, als auch die praktische Prüfung abnehmen, wesentlich höher ist als bei den anderen Prüfenden, sodass es gerechtfertigt ist, dass die nautische Prüferin bzw. der nautische Prüfer nicht als 1 von 3 Prüfern (Recht, Technik, Nautik) 1/3 der Taxe, sondern als Prüferin bzw. Prüfer von 2 Prüfungsteilen (Nautik, Praxis) der insgesamt 4 Prüfungsteile (Recht, Technik, Nautik, Praxis) 2/4 der Taxe erhält.

Sofern die Prüfung für die Qualifikation als Matrosin bzw. Matrose durch eine per Bescheid anerkannte Berufsschule erfolgt, richtet sich die Prüfungstaxe nach den in Abs. 2 angeführten Bestimmungen des Berufsausbildungsgesetzes – BAG, BGBl. Nr. 142/1969 in der geltenden Fassung.

Abs. 3 gibt den Inhalt von § 128 Abs. 2 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 137:

Diese Bestimmung setzt die Bestimmung des Art. 13 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Zu § 138:

Ein Kernelement der Richtlinie (EU) 2017/2397 ist das von den Mitgliedstaaten gemäß Art. 25 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 zu führende Register der Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher und die mit diesen Registern vernetzte Datenbank bei der Europäischen Kommission. Mit dem Register soll dem einzelnen Mitgliedstaat eine effiziente Verwaltung dieser Dokumente ermöglicht werden, über die Datenbank wird den Behörden der Mitgliedstaaten und von Drittländern oder internationalen Organisationen im Rahmen der in der delegierten Verordnung (EU) 2020/473 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 in Bezug auf die Standards der Register für Unionsbefähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, ABl. Nr. L 100 vom 1.4.2020, S. 1, genau definierten Nutzer- und Zugangsrechte Zugriff auf die Daten der jeweiligen nationalen Register gegeben.

Die Abs. 1 bis 4 setzen die Bestimmung des Art. 25 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Abs. 5 bildet in Umsetzung von Art. 25 Abs. 2 lit. b) und Abs. 4 der Richtlinie (EU) 2017/2397 die Rechtsgrundlage für die Zugriffsrechte der Behörden anderer Mitgliedstaaten und von Drittländern oder internationalen Organisationen auf das nationale Register.

Abs. 6 bildet die Rechtsgrundlage für die Übermittlung der Daten von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern an diejenige Stelle, die das physische Exemplar des Dokumentes herstellt; aktuell ist dies für Unionsbefähigungszeugnisse die Österreichische Staatsdruckerei GmbH.

Abs. 7 setzt die Bestimmung des Art. 25 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um.

Um das Register von obsoleten Eintragung frei zu halten, sind die personenbezogenen Daten einer eingetragenen Person gemäß Abs. 8 jedenfalls nach deren Ableben oder spätestens 10 Jahre nach Ablauf oder Verlust der Gültigkeit der Berechtigung zu löschen.

Zu § 139:

Diese Bestimmung setzt Art. 21 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um. Die Details der in Ausführung dieser Bestimmung zu erlassenden Verordnung sind in der delegierten Richtlinie (EU) 2020/12 festgelegt.

Zu § 140:

Diese Bestimmung setzt Art. 28 der Richtlinie (EU) 2017/2397 um. Die Details werden durch Verordnung geregelt.

Zum 3. Hauptstück „Sonstige Befähigungsausweise“

Das 3. Hauptstück regelt die nationalen Befähigungsausweise, d.h. die Befähigungsausweise für die Führung und den Betrieb von Fahrzeugen, die nicht unter den Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 fallen. Auch hier werden die Inhalte des 7. Teiles der geltenden Fassung und der Schiffsführerverordnung in der geltenden Fassung, soweit anwendbar, übernommen.

Die wesentlichste Änderung zur geltenden Rechtslage betrifft den örtlichen Geltungsbereich der Standardpatente für das Führen von Fahrzeugen mit einer Länge bis zu 10 m bzw. von weniger als 20 m.

Zu § 141:

Abs. 1 listet die nationalen Befähigungsausweise auf.

Abs. 1 Z 1:

Das Kapitänspatent – Seen und Flüsse entspricht dem gleichlautenden Patent nach geltender Rechtslage.

Abs. 1 Z 2:

Das Schiffsführerpatent – AT deckt die „Restmenge“ an Berechtigungen zwischen den durch das neue Schiffsführerpatent – 10 m und das neue Schiffsführerpatent – 20 m abgedeckten Berechtigungen (siehe bei Z 4 und Z 5) und den Berechtigungen, für die ein Unionsbefähigungszeugnis erforderlich ist, ab.

Abs. 1 Z 3:

Das neue Streckenzeugnis – AT entspricht dem Streckenzeugnis nach geltender Rechtslage.

Abs. 1 Z 4 und 5:

Bei den neuen Schiffsführerpatenten erfolgt beim Befähigungsausweis für Fahrzeuge mit einer Länge bis zu 10 m (bisher Schiffsführerpatent – 10 m und Schiffsführerpatent – 10 m – Seen und Flüsse) und beim Befähigungsausweis für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m (bisher Schiffsführerpatent – 20 m und Schiffsführerpatent – 20 m – Seen und Flüsse) keine zusätzliche Differenzierung nach Wasserstraßen und nach sonstigen Gewässern, sondern wird es nach neuer Rechtslage nur mehr einen einzigen Befähigungsausweis für Fahrzeuge mit einer Länge bis zu 10 m (Schiffsführerpatent – 10 m) und einen einzigen Befähigungsausweis für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m (Schiffsführerpatent – 20 m) geben, die als Standardpatente zum Befahren aller österreichischen Gewässer berechtigen, soweit nicht der Anwendungsbereich der Richtlinie 2017/2397 entsprechend § 117 Abs. 2 eröffnet ist. Hierbei ist zu beachten, dass § 117 Abs. 2 nicht greift, wenn die Ausnahme des § 117 Abs. 3 erfüllt ist. Es kann jedoch der Berechtigungsumfang dieser Patente bei reduzierten Anforderungen an die Prüfungszulassung und die Prüfung selbst auf Binnengewässer, ausgenommen Wasserstraßen, d.h. auf Seen und Flüsse, eingeschränkt werden und zu einem späteren Zeitpunkt im Wege einer Ergänzungsprüfung auf alle Binnengewässer, d.h. die Standardberechtigung, erweitert werden.

In Zusammenhalt mit der für die nationalen Patente erfolgenden Übernahme der bei Unionsbefähigungszeugnissen gemäß Richtlinie (EU) 2017/2397 bestehenden Möglichkeit, die für die Prüfungszulassung erforderliche Fahrpraxis nicht nur auf Wasserstraßen, sondern auch auf Seen und Flüssen erwerben zu können, bewirkt diese Systemumstellung eine rechtspolitisch gewünschte größere Durchlässigkeit zwischen den Berechtigungen für die Wasserstraße und denjenigen für Seen und Flüsse.

Abs. 1 Z 6:

An die Qualifikation eines Decksmannes bzw. einer Decksfrau auf Fahrzeugen, die andere Gewässer als Wasserstraßen befahren, müssen nicht die strengen Anforderungen des Decksmannes bzw. der Decksfrau nach Richtlinie (EU) 2017/2397 gestellt werden. Mit der Schaffung der Qualifikation Decksmann/Decksfrau – AT wird die Möglichkeit geschaffen, für den Decksmann bzw. die Decksfrau auf Fahrzeugen, die andere Gewässer als Wasserstraßen befahren, in Anlehnung an die bereits bestehenden Bestimmungen in der Schiffsbesatzungsverordnung, BGBl. II Nr. 518/2004 in der geltenden Fassung, eigene, weniger strenge Anforderungen festzulegen.

Abs. 1 Z 7:

Gemäß Art. 1 Z 9 der Richtlinie (EU) 2017/2397 gehört die Maschinistin bzw. der Maschinist nicht zur Decksmannschaft und unterliegt daher nicht der Richtlinie. Der Katalog der nationalen Befähigungsausweise wird mit der Aufnahme der Maschinisten bzw. des Maschinisten, dessen Qualifikation ebenfalls bereits in der Schiffsbesatzungsverordnung determiniert ist, komplettiert.

Abs. 2 gibt den Inhalt von § 2 Abs. 2 SchFVO unverändert wieder.

Abs. 3 gibt den Inhalt von § 2 Abs. 3 SchFVO unverändert wieder.

Abs. 4 gibt den Inhalt von § 119 Abs. 2 der geltenden Fassung unter Entfall der bereits in § 120 der Neufassung enthaltenen Ermächtigung, für bestimmte Schiffsführungsaufgaben besondere Berechtigungen vorzuschreiben, wieder.

Zu § 142:

Die Bestimmung basiert auf dem Inhalt von § 119 Abs. 3 der geltenden Fassung, wobei sie um die Aufzählung der Befähigungsausweise für besondere Qualifikationen ergänzt wird. Die angeführten Qualifikationen sind in der Schiffsbesatzungsverordnung geregelt.

Zu § 143:

Die Bestimmung gibt den Inhalt von § 119 Abs. 4 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 144:

Die Bestimmung gibt den Inhalt von § 120 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 145:

Die Bestimmung basiert auf § 121 der geltenden Fassung, wobei Abs. 1 der geltenden Fassung entfällt, da die Richtlinie (EU) 2017/2397 die zitierten Richtlinien außer Kraft setzt. Übergangsbestimmungen werden unter § 156 Abs. 6 der Neufassung aufgenommen.

Abs. 1 gibt den Inhalt von § 121 Abs. 2 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 2 gibt den Inhalt von § 121 Abs. 3 der geltenden Fassung wieder, wobei nicht auf Empfehlungen der Donaukommission, sondern allgemeiner auf „Empfehlungen internationaler Organisationen“ verwiesen wird.

Zu § 146:

Die Bestimmung basiert auf § 123 der geltenden Fassung, wobei die Abs. 2 bis Abs. 4 der geltenden Fassung in § 122 Abs. 1 bis Abs. 3 übernommen werden.

Abs. 1 gibt den Inhalt von § 123 Abs. 1 der geltenden Fassung wieder, wobei zwecks Vereinfachung gewisse Einschränkungsmöglichkeiten von Befähigungsausweisen entfallen (Antriebsleistung, Tragfähigkeit), welche in der Praxis nicht in Anspruch genommen wurden. Hinzu kommt die wichtige Einschränkungsmöglichkeit auf Binnengewässer, ausgenommen Wasserstraßen (siehe dazu die Erläuterung zu § 141 Abs. 1 Z 4 und Z 5).

Abs. 2 ist Teil von § 123 Abs. 1 der geltenden Fassung und wird unverändert übernommen.

Zu § 147:

Abs. 1 gibt den Inhalt von § 124 Abs. 1 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 2 gibt den Inhalt von § 124 Abs. 2 der geltenden Fassung wieder, wobei die „persönliche Verlässlichkeit“ als Prüfungsvoraussetzung entfällt. Das Kriterium der Verlässlichkeit ist in der Richtlinie (EU) 2017/2397 nicht vorgesehen und entfällt im Sinne der angestrebten Harmonisierung von Unionsbefähigungszeugnissen und nationalen Befähigungsausweisen.

Abs. 3 gibt den Inhalt von § 124 Abs. 3 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 4 gibt den Inhalt von § 124 Abs. 4 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 148:

Die Bestimmung gibt § 125 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 149:

Die Bestimmung gibt § 126 Abs. 1 der geltenden Fassung wieder.

Zu § 150:

Abs. 1 führt die in § 127 Abs. 1 der geltenden Fassung abstrakt angeführten Befähigungsausweise nunmehr konkret an. Die Zusammensetzung der Kommission bleibt unverändert. Die Möglichkeit, bei Bedarf und bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen auch qualifizierte Personen, die nicht in einem Dienstverhältnis zur Republik Österreich stehen, als Prüferinnen und Prüfer zu bestellen, wird von § 135 Abs. 6 der Neufassung übernommen. Auf solche Personen soll allerdings erst dann zurückgegriffen werden, wenn keine geeigneten öffentlich Bediensteten zur Verfügung stehen oder deren Zahl nicht ausreicht.

Abs. 2 gibt § 127 Abs. 2 der geltenden Fassung wieder, wobei im Sinne größerer Flexibilität für die praktische Prüfung nunmehr auch eine nautische Prüferin bzw. ein nautischer Prüfer herangezogen werden kann.

Die Prüfung für das Streckenzeugnis (nunmehr Streckenzeugnis – AT) wird aufgrund der diesem Zeugnis zugeordneten Prüfungsgegenstände bereits nach geltender Rechtslage nur von der nautischen Prüferin bzw. dem nautischen Prüfer abgenommen. Aus Gründen der Rechtsklarheit und Vollständigkeit wird dies nunmehr in Abs. 3 ausdrücklich deutlich gemacht.

Abs. 4 gibt § 124 Abs. 4 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 5 gibt § 124 Abs. 5 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 6 gibt § 124 Abs. 7 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 7 gibt § 124 Abs. 6 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 8 gibt § 124 Abs. 3 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 9 gibt § 124 Abs. 8 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 10 gibt § 124 Abs. 9 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 151:

§ 151 gibt § 128 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Zu § 152:

§ 152 schafft in Korrespondenz zu § 137 für die nationalen Befähigungsausweise die Rechtsgrundlage für die im Interesse der Verwaltungsökonomie bereits gehandhabte Verwaltungspraxis.

Zu § 153:

§ 153 erweitert die Bestimmung des § 131 der geltenden Fassung analog zu § 138.

Zum 4. Hauptstück „Behörden und Organe“**Zu § 154:**

Die in § 132 Abs. 1 der geltenden Fassung geregelten Zuständigkeiten bleiben grundsätzlich unverändert. Eine rechtspolitisch gewünschte und vertretbare Verschiebung von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister zur Landeshauptfrau bzw. dem Landeshauptmann ergibt sich lediglich beim Schiffsführerpatent – 20 m gemäß § 141 Abs. 1 Z 4, weil das Schiffsführerpatent – 20 m und das Schiffsführerpatent – 20 m – Seen und Flüsse nach geltender Rechtslage nunmehr gemäß § 141 Abs. 1 Z 4 zum Schiffsführerpatent – 20 m zusammengefasst werden und für das Schiffsführerpatent – 20 m nach geltender Rechtslage die Bundesministerin bzw. der Bundesminister zuständig ist.

Zum 5. Hauptstück „Schlussbestimmungen“**Zu § 155:**

§ 155 gibt § 133 der geltenden Fassung, angepasst an die Neuregelung, wieder.

Zu § 156:

Abs. 1 und 2 geben den Inhalt von § 134 Abs. 1 und 2 der geltenden Fassung wieder.

Abs. 3 gibt den Inhalt von § 134 Abs. 3 der geltenden Fassung wieder; die zeitliche Beschränkung der Weitergeltung der angeführten Bescheinigungen ergibt sich aus der Vorgabe der Übergangsfrist gemäß Art. 38 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

Abs. 4 gibt den Inhalt von § 134 Abs. 4 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Abs. 5 gibt den Inhalt von § 134 Abs. 7 der geltenden Fassung unverändert wieder.

Der Inhalt von Abs. 6 ergibt sich aus der Vorgabe der Übergangsfrist gemäß Art. 38 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

Zu Z 27

Die Nummerierung der Folgebestimmungen wird angepasst.

Zu Z 28 (§ 149 Abs. 16)

Inkrafttretensbestimmung

Zu Z 29 (§ 152a. Z 8)

Umsetzungshinweis

Zu Z 30 und 31 (§ 153 Abs. 3 und Abs. 5)

Die Ressortbezeichnungen werden angepasst und es erfolgt die Klarstellung, dass Verordnungen nach dem 3. oder dem 6. Teil, mit denen Angelegenheiten des Gewässerschutzes berührt werden, im Einvernehmen mit der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus zu erlassen sind.

Zu Z 32

Klarstellung der Anwendung des Schifffahrtsgesetzes auf die Alte Donau nach Anregung durch die Stadt Wien.