

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1996

Ausgegeben am 31. Juli 1996

125. Stück

- 384. Bundesgesetz:** Änderung des Hochleistungstreckengesetzes
(NR: GP XX RV 39 AB 191 S. 32. BR: AB 5201 S. 615.)
- 385. Bundesgesetz:** Containersicherheitsgesetz – CSG
(NR: GP XX RV 146 AB 192 S. 32. BR: AB 5202 S. 615.)
- 386. Bundesgesetz:** Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt
(NR: GP XX RV 174 AB 193 S. 32. BR: AB 5203 S. 615.)
- 387. Bundesgesetz:** Seeschifffahrts-Erfüllungsgesetz – SSEG
(NR: GP XX RV 175 AB 194 S. 32. BR: AB 5204 S. 615.)
[CELEX-Nr.: 394L0058, 394L0057]
-

384. Bundesgesetz, mit dem das Hochleistungstreckengesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Hochleistungstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 655/1994 wird wie folgt geändert:

§ 7 erster Satz lautet:

„Für die Planung und den Bau von Hochleistungstrecken, deren Errichtung nicht von den Österreichischen Bundesbahnen oder Dritten vorgenommen wird, ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft (Eisenbahn-Hochleistungstrecken-AG) zu errichten, deren Anteile bei einem Grundkapital von 6 000 000 S dem Bund zu 100% vorbehalten sind.“

**Klestil
Vranitzky**

385. Bundesgesetz über sichere Container (Containersicherheitsgesetz – CSG)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen, Verweise

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz ist anzuwenden auf Container, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, und auf die Beförderung solcher Container. Es gelten die Begriffsbestimmungen des Art. II des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC), BGBl. Nr. 552/1987. Als Beförderung gilt auch der Umschlag von einem Verkehrsmittel auf ein anderes.

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Wird auf Bestimmungen des CSC oder seiner Anlagen verwiesen, so sind sie in ihrer jeweils gemäß Art. IX und X CSC für Österreich geltenden Fassung anzuwenden, soweit diese in Österreich kundgemacht ist.

Zulassung

§ 2. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes vorgesehen ist, dürfen Container nur befördert werden, wenn sie unter der Verantwortung einer der Vertragsparteien des CSC gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens zugelassen und mit einem ordnungsgemäßen Sicherheitszulassungsschild gekennzeichnet sind.

(2) Einer Zulassung und Kennzeichnung gemäß Abs. 1 bedürfen nicht:

1. Container, die besonders für den Luftverkehr entwickelt wurden,
2. Wechselaufbauten, die nur auf Schienen- oder Straßenfahrzeugen verwendet werden und weder mit oberen Eckbeschlägen versehen noch stapelbar sind,

3. Container im Rahmen nationaler Beförderung, die
 - a) auf Grund ihrer Zweckbestimmung überwiegend stationär verwendet werden oder
 - b) beim österreichischen Bundesheer ausschließlich für militärische Zwecke verwendet werden oder
 - c) gemäß § 6 eingeschränkt zugelassen sind.

Zulassungsverfahren

§ 3. (1) Über Anträge auf Zulassung, die in Österreich gestellt werden, entscheidet der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst.

(2) Der Container oder das Baumuster muß gemäß den Bestimmungen der Anlage II des CSC geprüft werden und diesen entsprechen. Hierüber hat der Antragsteller von einer gemäß dem Akkreditierungsgesetz, BGBl. Nr. 468/1992, für dieses Fachgebiet akkreditierten Prüf- und Überwachungsstelle oder einer gemäß Art. IV Abs. 2 CSC den Vertragsparteien mitgeteilten, mit der Prüfung, Besichtigung und Zulassung von Containern beauftragten Organisation einen Bericht anfertigen zu lassen, der dem Antrag beizugeben ist. Der Antrag hat ferner die Identifizierungsnummer des Containers seitens des Herstellers zu enthalten oder, bei Baumusterzulassung, jene Identitätskennzeichen, die der Hersteller dem Containertyp zuteilt, auf den sich der Zulassungsantrag bezieht.

(3) Sind die Voraussetzungen dieses Bundesgesetzes erfüllt, so ist der Container oder das Baumuster zuzulassen und eine Zulassungsbezeichnung zuzuweisen, der als Bezeichnung des Zulassungslandes der Buchstabe „A“ mit Bindestrich voranzustellen ist, und die folgende, jeweils durch Bindestriche abgeteilte Elemente enthält:

1. die Kurzbezeichnung (Abs. 5) der Stelle oder Organisation, deren Bericht der Zulassung zugrunde liegt,
2. die Zulassungsnummer,
3. das Datum der Zulassung in der Form Tag/Monat/Jahr (jeweils zweistellig).

(4) Ist eine Identifizierungsnummer seitens des Herstellers nicht bekannt, so hat der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst bei der Zulassung eine solche zuzuweisen.

(5) Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst hat eine Kurzbezeichnung in Form von zwei Großbuchstaben einer in Abs. 2 genannten Stelle oder Organisation dann zuzuweisen, wenn auf der Grundlage ihres Berichtes erstmals eine Zulassung erteilt wird.

(6) Für die Zulassung ist eine Verwaltungsabgabe zu entrichten. Diese beträgt bei einzelnen Containern 1 500 S, bei Baumustern 2 000 S.

Besonderheiten der Baumusterzulassung

§ 4. (1) Dem Zulassungsantrag ist weiters beizufügen:

1. eine Erklärung des Herstellers, worin dieser sich verpflichtet,
 - a) jeden Container des betreffenden Baumusters, den die Zulassungsbehörde oder die in § 3 Abs. 2 genannte Stelle oder Organisation prüfen möchte, hiefür zur Verfügung zu stellen;
 - b) jede Änderung der Konstruktionsmerkmale oder der Beschaffenheit des Containers der Zulassungsbehörde zu melden und erst nach deren Zustimmung das Sicherheitszulassungsschild anzubringen;
 - c) das Sicherheitszulassungsschild an jedem Container der zugelassenen Baumuster-Serie und an keinem anderen anzubringen;
 - d) einen Nachweis über die nach dem zugelassenen Baumuster hergestellten Container zu führen, der wenigstens folgende Angaben enthält:
 - die Identifizierungsnummern des Herstellers,
 - das jeweilige Auslieferungsdatum sowie
 - Namen und Anschriften der Personen, an die die Container geliefert wurden;
2. der Nachweis, daß der Hersteller ein System der Fertigungskontrolle eingerichtet hat, durch das sichergestellt wird, daß die von ihm hergestellten Container dem zugelassenen Prototyp entsprechen.

(2) Die Prüfung eines Baumusters erfolgt anhand der Konstruktionspläne und eines Prototyps und hat auch die Fertigungskontrolle (Abs. 1 Z 2) zu umfassen. Die Stelle oder Organisation, die den Bericht gemäß § 3 Abs. 2 angefertigt hat, muß auch in Stichproben untersuchen, ob die hergestellten Container dem zugelassenen Baumuster entsprechen, und hierüber der Zulassungsbehörde berichten. Soweit sie es für erforderlich hält, oder auf Anordnung der Zulassungsbehörde, hat sie zu diesem Zweck in jeder Her-

stellungsphase einer Serie einzelne Container auf Kosten des Herstellers erneut einer Prüfung gemäß Anlage II des CSC zu unterziehen. Falls ein Tätigwerden dieser Stelle oder Organisation unmöglich ist, kann eine andere den Bestimmungen des § 3 Abs. 2 entsprechende damit beauftragt werden. Dieser sind sämtliche Zulassungsunterlagen zur Verfügung zu stellen. Gleiches gilt nach Zustimmung der Zulassungsbehörde bei Unzumutbarkeit, wie insbesondere bei Fertigung im Ausland.

(3) Der Hersteller hat vor Aufnahme der Produktion einer jeden neuen Serie von Containern, die entsprechend einem zugelassenen Baumuster hergestellt werden, die Zulassungsbehörde und die in Abs. 2 genannte Stelle oder Organisation zu unterrichten.

(4) Weichen Container in ihrer Ausführung vom zugelassenen Baumuster ab, so kann der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst diese ohne neuerliche Prüfung zulassen, wenn die in Abs. 2 genannte Stelle oder Organisation bestätigt, daß die Änderung die Gültigkeit der für die Zulassung des Baumusters durchgeführten Prüfungen nicht berührt.

Sicherheitszulassungsschild

§ 5. (1) Bei Baumusterzulassung hat der Hersteller, im übrigen der Antragsteller dafür zu sorgen, daß an jedem zugelassenen Container in unmittelbarer Nähe anderer amtlicher Zulassungsschilder ein Sicherheitszulassungsschild dauerhaft an einer gut sichtbaren Stelle angebracht wird, an der es nicht leicht beschädigt werden kann. Es muß sowohl inhaltlich als auch in Form, Aufbau und technischer Ausführung Regel 1 Abs. 2 und 3 sowie dem Anhang der Anlage I des CSC entsprechen.

(2) Die gemäß Regel 1 Abs. 3 der Anlage I des CSC vorgesehenen Angaben bei abweichender Stirn- oder Seitenwandfestigkeit sind wahlweise in englischer oder französischer Sprache in folgender Form anzubringen:

Zeile 7: „END WALL STRENGTH P“ oder „RÉSISTANCE DE LA PAROI D'EXTRÉMITÉ P“

Zeile 8: „SIDE WALL STRENGTH P“ oder „RÉSISTANCE DE LA PAROI LATÉRALE P“

(3) Befinden sich weitere Angaben über das höchste Bruttogewicht auf dem Container, so müssen sie mit den entsprechenden Informationen auf dem Sicherheitszulassungsschild übereinstimmen.

(4) Der Eigentümer des Containers hat von diesem das Sicherheitszulassungsschild zu entfernen, wenn

1. am Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche die ursprüngliche Zulassung und die Angaben auf dem Sicherheitszulassungsschild ungültig werden, oder
2. der Container aus dem Verkehr gezogen und nicht mehr gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes instandgehalten wird, oder
3. die Zulassung entzogen wurde.

Eingeschränkte Zulassung

§ 6. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kann Container im Sinne des Art. II Abs. 1 CSC eingeschränkt auf ausschließlich innerhalb Österreichs stattfindende Beförderungen zulassen, wenn sie nicht alle Anforderungen für eine Zulassung gemäß § 3 erfüllen.

(2) Die eingeschränkte Zulassung darf nur erteilt werden, wenn der Container nach technischen Normen und den anerkannten Regeln der Technik gebaut ist und unter solchen Umständen und gegebenenfalls vorzuschreibenden Auflagen verwendet wird, daß keine geringere Sicherheit als bei einer Zulassung gemäß § 3 zu erwarten ist. Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kann verlangen, daß der Antragsteller hierüber einen Bericht einer in § 3 Abs. 2 genannten Stelle oder Organisation beibringt. Im Zulassungsbescheid ist jedem Container eine Zulassungsnummer zuzuweisen.

(3) Der Antragsteller hat auf jedem eingeschränkt zugelassenen Container anstelle eines Sicherheitszulassungsschildes (§ 5) und mit diesem nicht verwechselbar in dauerhafter, gut lesbarer Schrift von mindestens 10 mm Buchstabenhöhe folgende Angaben anzubringen:

1. „Zugelassen für Beförderungen in Österreich“,
2. die Zulassungsnummer und, mit Bindestrich nachgestellt, das Datum der Zulassung in der Form Tag/Monat/Jahr (jeweils zweistellig),
3. Hinweise auf besondere Beförderungsbedingungen.

(4) Der Eigentümer des Containers hat dafür zu sorgen, daß in gleicher Weise wie in Abs. 3 die Daten gemäß § 8 Abs. 3 und 5 angebracht werden. Statt der Kennzeichnung „ACEP-A“ ist „genehmigtes Überprüfungsprogramm“ zu verwenden. Er hat diese sowie die Angaben gemäß Abs. 3 zu entfernen oder dauerhaft unkenntlich zu machen, wenn

1. am Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche die ursprüngliche Zulassung und diese Angaben ungültig werden, oder
2. der Container aus dem Verkehr gezogen und nicht mehr gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes instandgehalten wird, oder
3. die Zulassung entzogen wurde.

(5) Für die eingeschränkte Zulassung ist eine Verwaltungsabgabe in derselben Höhe zu entrichten wie für die Zulassung gemäß § 3.

Änderungen an zugelassenen Containern

§ 7. Der Eigentümer hat erneut die Zulassung zu beantragen, wenn an einem zugelassenen Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche sich Änderungen der Bautechnik ergeben. Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kann von einer neuerlichen Prüfung gemäß Anlage II des CSC oder einem Bericht gemäß § 6 Abs. 2 absehen, wenn eine in § 3 Abs. 2 genannte Stelle oder Organisation bestätigt, daß die ursprünglichen Sicherheitskennwerte nicht unterschritten werden.

Instandhaltung und Überprüfung

§ 8. (1) Der Eigentümer ist verpflichtet, seine Container in sicherem Zustand zu erhalten. Zugelassene Container sind einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen. Dabei ist der Container zumindest durch eingehende Außen- und Innensichtkontrollen auf Mängel zu untersuchen, die eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt darstellen können.

(2) Die erste Überprüfung eines Containers muß spätestens fünf Jahre nach der Herstellung, jede weitere jeweils innerhalb von 30 Monaten ab der vorangegangenen erfolgen.

(3) Das Datum, bis zu dem der Container zum ersten Mal überprüft sein muß, ist in der Form Monat/Jahr (jeweils zweistellig) an der nach Regel 1 Abs. 2 lit. b und dem Anhang der Anlage I des CSC vorgesehenen Stelle auf dem Sicherheitszulassungsschild anzugeben. Dasselbe gilt für das Datum, bis zu dem eine weitere Überprüfung durchgeführt sein muß. Dieses kann aber auch mit mindestens 10 mm großen Ziffern deutlich und dauerhaft in nächstmöglicher Nähe zum Sicherheitszulassungsschild angegeben werden.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst hat dem Eigentümer auf dessen Antrag die Genehmigung zu erteilen, ein von Abs. 2 und 3 abweichendes Programm der laufenden Überprüfung durchzuführen, wenn nachgewiesen wird, daß ein zumindest gleich hoher Sicherheitsstandard gewährleistet ist. Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kann vom Antragsteller verlangen, daß er hierüber einen Bericht einer in § 3 Abs. 2 genannten Stelle oder Organisation beibringt. Für diese Genehmigung ist eine Verwaltungsabgabe in Höhe von 1 500 S zu entrichten.

(5) Mit der Genehmigung ist eine fortlaufende Nummer zuzuweisen, die zusammen mit der vorangestellten Kennzeichnung „ACEP-A“ anstelle der in Abs. 3 genannten Daten in gleicher Weise auf dem Sicherheitszulassungsschild oder in dessen nächstmöglicher Nähe anzubringen ist.

(6) Die Überprüfungen gemäß Abs. 4 sind im Zusammenhang mit einer größeren Reparatur, Wiederaufarbeitung und zu Beginn oder bei Beendigung des Mietverhältnisses durchzuführen. Sie müssen in jedem Fall mindestens alle 30 Monate stattfinden.

(7) Der Eigentümer eines zugelassenen Containers hat Aufzeichnungen über durchgeführte Instandhaltungsüberprüfungen und Reparaturen zu führen, in die der Behörde und den Kontrollorganen (§ 10) auf Verlangen Einsicht zu gewähren ist. Bei Eigentümerwechsel sind die Aufzeichnungen dem neuen Eigentümer zu übergeben und von diesem fortzusetzen.

(8) Hat der Eigentümer seinen Wohnsitz oder Hauptsitz in einem Land, das noch keine Vorschriften hinsichtlich der Überprüfung von Containern erlassen hat, so kann er sich den Bestimmungen dieses Paragraphen unterwerfen und ist insoweit einem Eigentümer mit Wohnsitz oder Hauptsitz im Inland gleichzuhalten. Hat der Eigentümer seinen Wohnsitz oder Hauptsitz im Inland und überprüft er seine Container nach den Vorschriften einer anderen Vertragspartei des CSC, so muß er innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bestimmungen dieses Paragraphen anwenden und gegebenenfalls einen Antrag gemäß Abs. 4 stellen.

Beförderung von Containern

§ 9. (1) Weist ein Container Mängel auf, die offensichtlich eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt darstellen können, so darf er bis zur Behebung der Mängel nicht mehr befördert werden. Die

Beförderung zur Reparatur ist jedoch zulässig, wenn entsprechende Sicherheitsmaßnahmen getroffen worden sind.

(2) Ein Container, der keine Mängel im Sinne des Abs. 1 aufweist, darf nicht befördert werden, wenn er

1. gemäß § 2 zulassungspflichtig ist, aber ein den Bestimmungen der Regeln 1 und 2 der Anlage I des CSC entsprechendes Sicherheitszulassungsschild fehlt oder
2. gemäß § 6 zugelassen ist, aber nicht mit den Angaben gemäß § 6 Abs. 3 und 4 versehen ist, oder die Beförderung nicht § 6 Abs. 1 oder § 6 Abs. 3 Z 3 entspricht oder
3. nach Ablauf des dafür angegebenen Datums nicht überprüft worden ist.

Die bereits begonnene Beförderung darf allerdings bis zu ihrem Endpunkt fortgesetzt werden, wenn dieser im Inland liegt und die Behörde hiervon in Kenntnis gesetzt worden ist. Die Beförderung eines Containers, die ausschließlich der Behebung eines Mangels im Sinne der Z 1 bis 3 dient, ist jedenfalls zulässig.

Kontrolle

§ 10. (1) In Wahrnehmung ihrer sonstigen Kontrollbefugnisse haben

1. die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und die Organe der Straßenaufsicht,
2. die Organe und die in § 38 des Schifffahrtsgesetzes 1990, BGBl. Nr. 87/1989, genannten Hilfsorgane der Schifffahrtspolizei,
3. die Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und
4. die Zollorgane und die Organe der Zollwache

die Einhaltung der Bestimmungen des § 9 zu überwachen und Verstöße der Behörde anzuzeigen.

(2) Bei Kontrollen anlässlich des Einbringens eines Containers in das Bundesgebiet kann von einer Anzeige abgesehen werden, wenn der beanstandete Container unverzüglich wieder in das Ausland verbracht wird.

(3) Werden im Falle des § 9 Abs. 1 die Mängel nicht umgehend behoben, haben die Kontrollorgane die unbedingt notwendigen Sicherheitsmaßnahmen anzuordnen. Von diesen sowie bei Zweifeln über Art und Ausmaß der Gefahr ist unverzüglich die Behörde zu verständigen, die mit Bescheid über das weitere Vorgehen abspricht, insbesondere ob und wie der Container stillzulegen ist, ob und unter welchen Auflagen eine Stilllegung durch die Kontrollorgane aufgehoben wird und gegebenenfalls, was mit der Ladung des Containers zu geschehen hat. Mit Erlassen des Bescheides treten die Anordnungen der Kontrollorgane außer Kraft. Rechtsmittel gegen den Bescheid haben keine aufschiebende Wirkung. Der Führer des Beförderungsmittels gilt als Vertreter des Beförderers, falls nicht dieser selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei den Amtshandlungen anwesend ist.

(4) Erlangt die Behörde davon Kenntnis, daß ein Container, der gemäß den Bestimmungen des CSC zugelassen ist, diesen nicht entspricht, oder ein gemäß § 6 zugelassener Container Mängel im Sinne des § 9 Abs. 1 oder 2 aufweist, so hat sie den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst zu verständigen. Dieser hat, wenn der Container in Österreich zugelassen worden ist, gemäß § 11, andernfalls gemäß Art. VI Abs. 2 CSC vorzugehen.

Entziehung der Zulassung

§ 11. Entspricht ein in Österreich zugelassener Container nicht den auf ihn anzuwendenden Bestimmungen dieses Gesetzes, so hat der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst den Eigentümer aufzufordern, binnen einer zwei Monate nicht übersteigenden Frist den gesetzmäßigen Zustand herzustellen und ihm dies anzuzeigen. Erfolgt die Anzeige nicht fristgerecht, kann die Zulassung ohne weiteres Verfahren entzogen werden.

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Zuständige Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist, soweit darin nicht abweichende Bestimmungen enthalten sind,

1. in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde,
2. in zweiter Instanz der unabhängige Verwaltungssenat für Verwaltungsstrafverfahren, im übrigen der Landeshauptmann.

(2) Die in § 10 Abs. 1 genannten Organe haben an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes in dem in diesem vorgesehenen Ausmaß mitzuwirken. Sie unterstehen dabei in fachlicher Hinsicht der gemäß Abs. 1 zuständigen Behörde.

Strafbestimmungen

§ 13. (1) Wer

1. ein Sicherheitszulassungsschild oder die gemäß § 6 Abs. 3 und 4 erforderlichen Angaben an einem Container anbringt, ohne hiezu berechtigt zu sein,
 2. entgegen den Regeln 1 und 2 der Anlage I des CSC ein Sicherheitszulassungsschild oder entgegen § 6 die Angaben gemäß § 6 Abs. 3 oder 4 nicht ordnungsgemäß anbringt oder nicht ordnungsgemäß entfernt,
 3. als Eigentümer (Art. II Abs. 10 CSC) einen Container entgegen § 8 nicht instandhält oder nicht regelmäßig überprüft oder den Bestimmungen über die Aufzeichnungen gemäß § 8 Abs. 7 zuwiderhandelt,
 4. entgegen den Bestimmungen des § 9 einen Container befördert,
 5. einer gemäß § 10 getroffenen Anordnung der Kontrollorgane oder der Behörde zuwiderhandelt,
- begeht, sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, eine Verwaltungsübertretung und ist hiefür mit Geldstrafe bis zu 50 000 S zu bestrafen.

(2) Container, die den Gegenstand einer Verwaltungsübertretung nach Abs. 1 bilden, können nach Maßgabe des § 17 Verwaltungsstrafgesetz 1991, BGBl. Nr. 52, für verfallen erklärt werden, es sei denn, der Verfall stünde außer Verhältnis zur Bedeutung der Tat.

(3) Geldstrafen sowie der Erlös verfallener Sachen fließen zur Deckung des Aufwandes jeweils zur Hälfte jener Gebietskörperschaft zu, die

1. den Aufwand der Behörde zu tragen hat, die die Geldstrafe verhängte;
2. den Aufwand für die Organe zu tragen hat, die für diese Behörde tätig geworden sind.

Übergangsbestimmung

§ 14. Vor dem 1. Juli 1997 gebaute Container müssen den Vorschriften dieses Gesetzes ab dem 1. Juli 1998 entsprechen. Auf zugelassene Container ist dieses Bundesgesetz ab seinem Inkrafttreten anzuwenden.

Vollziehung

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst betraut.

Klestil

Vranitzky

386. Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Abwrackfonds

§ 1. (1) Zur Wahrnehmung der Aufgaben gemäß

1. der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt (Amtsblatt der EG Nr. L 116 vom 28. April 1989) in der jeweils geltenden Fassung (Anlage 1), im folgenden „EU-Strukturbereinigungsverordnung“ genannt, und
2. der gestützt auf Artikel 6 und Artikel 10 der EU-Strukturbereinigungsverordnung erlassenen Durchführungsverordnungen in der jeweils geltenden Fassung (Anlage 1), im folgenden „EU-Durchführungsverordnungen“ genannt,

wird beim Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst ein Fonds öffentlichen Rechts mit der Bezeichnung „Österreichischer Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt“ (im folgenden „Fonds“ genannt) und mit dem Sitz in Wien errichtet.

(2) Der Fonds besitzt Rechtspersönlichkeit und wird nach außen vom Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst vertreten.

(3) Die Verwaltung des Fonds und die Tragung der damit verbundenen zwingend erforderlichen Kosten obliegt dem Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Richtlinien für die bei der Verwaltung des Fonds zur Anwendung kommenden Verrechnungsvorschriften zu erstellen.

Aufgaben des Fonds

§ 2. (1) Aufgaben des Fonds sind

1. die Erhebung der in der EU-Strukturbereinigungsverordnung und den EU-Durchführungsverordnungen vorgeschriebenen Beiträge,
2. die in diesen Verordnungen vorgesehene Verwendung dieser Beiträge sowie allfälliger Finanzbeiträge des Bundes und der Europäischen Union,
3. die Überwachung der Einhaltung der den Unternehmen bzw. Schiffseignern aus den genannten Verordnungen sowie aus diesem Bundesgesetz erwachsenden Verpflichtungen,
4. die Veranlassung der Abwrackung von Amts wegen, soweit sie in den genannten Verordnungen vorgesehen ist, und
5. die Erstellung von Berichten an das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst über den Verlauf der Abwrackaktion gemäß Artikel 10 der EU-Strukturbereinigungsverordnung, insbesondere über die Finanzlage des Fonds, die Zahl der eingebrachten Abwrackanträge und die tatsächlich abgewrackte Tonnage.

(2) Die Wirtschaftskammer Österreich ist unverzüglich über alle Vorhaben betreffend die Rechtssetzung im Rahmen der Europäischen Union in Angelegenheiten der Verwaltung des Fonds zu unterrichten; ihr ist binnen angemessener Frist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(3) Die Wirtschaftskammer Österreich und der Fachverband der Schifffahrtsunternehmungen unterstützen den Fonds im Rahmen ihres Wirkungsbereiches bei der Wahrnehmung der ihm gesetzlich übertragenen Aufgaben.

Verfahren

§ 3. (1) Anträge auf Abwrackprämien, Meldungen zur Ermittlung der in der EU-Strukturbereinigungsverordnung vorgesehenen Beiträge und Meldungen gemäß Artikel 8 der EU-Strukturbereinigungsverordnung sind beim Fonds einzubringen. Über die ordnungsgemäße Abwrackung ist dem Fonds eine Bestätigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder eines Ziviltechnikers für Schiffstechnik vorzulegen; erfolgt die Abwrackung in einem Staat, in dem ein Fonds gemäß Art. 3 der EU-Strukturbereinigungsverordnung eingerichtet ist, kann die Bestätigung auch durch diesen Fonds erfolgen. Die Kosten für diese Nachweise trägt der Antragsteller.

(2) Die Erledigung von Anträgen gemäß Abs. 1, die Vorschreibung der Beiträge gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 und die Veranlassung der Abwrackung von Amts wegen gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 hat durch Bescheid zu erfolgen.

(3) Das Verfahren vor dem Fonds richtet sich nach den für die Behörden der allgemeinen staatlichen Verwaltung geltenden Bestimmungen und in Angelegenheiten der Verwaltungsvollstreckung nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz.

Befreiung

§ 4. Der Fonds ist abgabenrechtlich wie eine Körperschaft öffentlichen Rechtes zu behandeln. Die durch dieses Bundesgesetz unmittelbar veranlaßten Schriften und Amtshandlungen sind von den Stempelgebühren und von der Bundesverwaltungsabgabe befreit.

Haftung und Kostentragung des Bundes

§ 5. (1) Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, nach Maßgabe des § 66 BHG namens des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler (§ 1357 ABGB) in einem jeweils im Bundesfinanzgesetz festgelegten Ausmaß für Kredite von Kreditinstituten zu übernehmen, die der Fonds aufnimmt, um seine Verpflichtungen, die sich aus der Durchführung der Bestimmungen der EU-Strukturbereinigungsverordnung und der EU-Durchführungsverordnungen ergeben, erfüllen zu können.

(2) Der Fonds hat sich für Kreditoperationen gemäß Abs. 1 der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur zu bedienen.

Strafbestimmungen

§ 6. Wer gegen Bestimmungen der EU-Strukturbereinigungsverordnung, der gestützt auf Artikel 6 und Artikel 10 dieser Verordnung erlassenen Durchführungsverordnungen oder gegen § 3 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von dieser mit einer Geldstrafe bis zu 500 000 S zu bestrafen.

Vollziehung

§ 7. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, hinsichtlich der §§ 1 Abs. 4, 4 und 5 Abs. 2 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, betraut. Mit der Vollziehung des § 4 ist in Angelegenheiten der Stempelgebühren der Bundesminister für Finanzen und in Angelegenheiten der Bundesverwaltungsabgabe der Bundeskanzler betraut. Mit der Vollziehung des § 5 Abs. 1 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

Artikel II

Änderung des Bundesfinanzierungsgesetzes

Das Bundesfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 763/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 201/1996, wird wie folgt geändert:

In § 2 Abs. 3 wird das Zitat „BGBl. Nr. 201/1996“ durch das Zitat „BGBl. Nr. 386/1996“ ersetzt.

Artikel III

Inkrafttreten

Dieses Bundesgesetz tritt mit Inkrafttreten des Vertrages über den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union in Kraft. Abweichend hievon treten Artikel I § 6 und Artikel II mit dem auf die Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

Klestil

Vranitzky

Anlage 1

Rechtsquellen der Europäischen Union:

- Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt (Amtsblatt der EG Nr. L 116/25 vom 28. April 1989) in der Fassung der
 - Verordnung (EG) Nr. 844/94 des Rates vom 12. April 1994 (ABl. Nr. L 98/1 vom 16. April 1994),
 - Verordnung (EG) Nr. 2812/94 der Kommission vom 18. November 1994 (ABl. Nr. L 298/22 vom 19. November 1994) und der
 - Verordnung (EG) Nr. 3314/94 des Rates vom 22. Dezember 1994 (ABl. Nr. L 350/8 vom 31. Dezember 1994),
 - Verordnung (EG) Nr. 2819/95 des Rates vom 5. Dezember 1995 (ABl. Nr. 292/7 vom 7. Dezember 1995).
- Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 der Kommission vom 27. April 1989 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 (ABl. Nr. L 116/30 vom 28. April 1989) in der Fassung der
 - Verordnung (EWG) Nr. 3685/89 der Kommission vom 8. Dezember 1989 (ABl. Nr. L 360/20 vom 9. Dezember 1989),
 - Verordnung (EWG) Nr. 317/91 der Kommission vom 8. Februar 1991 (ABl. Nr. L 37/27 vom 9. Februar 1991),
 - Verordnung (EWG) Nr. 3690/92 der Kommission vom 21. Dezember 1992 (ABl. Nr. L 374/22 vom 22. Dezember 1992) und der
 - Verordnung (EG) Nr. 3433/93 der Kommission vom 15. Dezember 1993 (ABl. Nr. L 314/10 vom 16. Dezember 1993),
 - Verordnung (EG) Nr. 3039/94 der Kommission vom 14. Dezember 1994 (ABl. Nr. L 322/11 vom 15. Dezember 1994).
- Verordnung (EG) Nr. 2839/95 der Kommission vom 8. Dezember 1995 über die Zuweisung des Beitrags der Gemeinschaft an die Abwrackfonds gemäß Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt für das Jahr 1995 (ABl. Nr. L 296/4 vom 9. Dezember 1995).

387. Bundesgesetz zur Erfüllung internationaler Seeschiffahrtsübereinkommen (Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetz – SSEG)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Begriffsbestimmungen

§ 1. Im Sinne dieses Gesetzes gelten als:

1. „SOLAS-Übereinkommen“: Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See samt Anlage, BGBl. Nr. 435/1988 in der jeweils geltenden Fassung;
2. „MARPOL-Übereinkommen“: Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973, BGBl. Nr. 434/1988 in der jeweils geltenden Fassung;
3. „COLREG-Übereinkommen“: Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen, BGBl. Nr. 529/1977 in der jeweils geltenden Fassung (Seestraßenordnung);
4. „LOAD LINE-Übereinkommen“: Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966, BGBl. Nr. 381/1972 in der jeweils geltenden Fassung;
5. „STCW-Übereinkommen“: Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in der jeweils geltenden Fassung;
6. „Österreichisches Seeschiff“: Seeschiff, das nach dem Seeschiffahrtsgesetz, BGBl. Nr. 174/1981 in der jeweils geltenden Fassung, zur Seeschiffahrt zugelassen ist;
7. „Reeder“: der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden österreichischen Seeschiffes (§ 484 HGB);
8. „Klassifikationsgesellschaft“: eine Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisation, die Sicherheitsüberprüfungen für die Behörde gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden vornimmt.

Sachlicher Geltungsbereich

§ 2. (1) Das SOLAS-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Kapitel I Regel 3 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen ausgenommen sind.

(2) Das MARPOL-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. 3 des MARPOL-Übereinkommens ausgenommen sind.

(3) Das COLREG-Übereinkommen findet auf alle österreichischen Seeschiffe Anwendung.

(4) Das LOAD LINE-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. 5 des LOAD LINE-Übereinkommens ausgenommen sind.

(5) Das STCW-Übereinkommen findet auf die Besatzungen österreichischer Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. III des STCW-Übereinkommens ausgenommen sind.

(6) Auf österreichische Seeschiffe, die gemäß Art. 3 des MARPOL-Übereinkommens oder gemäß Art. III des STCW-Übereinkommens vom Anwendungsbereich dieser Übereinkommen ausgenommen sind, finden die Bestimmungen der betreffenden Übereinkommen insoweit Anwendung, als die Zweckbestimmung des Seeschiffes dem nicht zwingend entgegensteht und dessen Betrieb oder Betriebsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird.

Bau und Instandhaltung österreichischer Seeschiffe

§ 3. (1) Österreichische Seeschiffe, ausgenommen Jachten (§ 2 Z 5 des Seeschiffahrtsgesetzes, BGBl. Nr. 174/1981 in der jeweils geltenden Fassung), müssen nach den Vorschriften einer durch den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut sein und so instandgehalten werden, daß sie die höchste Klasse der Klassifikationsgesellschaft besitzen.

(2) Nach einer Besichtigung oder Überprüfung eines Seeschiffes dürfen an der Bauausführung, dem Schiffskörper, der Maschinenanlage, den Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen, der Ausrüstung, der allgemeinen Anordnung, den Werkstoffen und den Materialstärken, auf die sich die Besichti-

gung oder Überprüfung erstreckt hat, ohne Bewilligung der Behörde gemäß § 6 keine Änderungen vorgenommen werden.

Klassifikationsgesellschaften

§ 4. (1) Es dürfen nur Organisationen als Klassifikationsgesellschaften anerkannt werden, die den in der Anlage angeführten Mindestkriterien genügen.

(2) Auf eine Anerkennung gemäß Abs. 1 besteht kein Rechtsanspruch.

(3) Ist eines der in der Anlage angeführten Mindestkriterien nicht mehr gegeben, ist die Anerkennung über Aufforderung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu entziehen.

Übertragung von Zuständigkeiten

§ 5. (1) Die Behörde kann, sofern dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen und ein entsprechender, an der jeweiligen Anzahl österreichischer Seeschiffe zu messender Bedarf gegeben ist, eine gemäß § 4 Abs. 1 oder eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden anerkannte Klassifikationsgesellschaft im Wege einer schriftlichen Vereinbarung ermächtigen, die

1. in Kapitel I Regel 7 bis 10 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen vorgeschriebenen Untersuchungen und Überprüfungen,
2. in Kapitel I Regel 4 der Anlage I, in Regel 10 der Anlage II und in Regel 3 der Anlage IV zum MARPOL-Übereinkommen vorgeschriebenen Besichtigungen und Überprüfungen,
3. in Art. 13 und 14 des LOAD LINE-Übereinkommens vorgeschriebenen Besichtigungen, Überprüfungen und Anmarkungen sowie
4. die Ausstellung der in Kapitel I Regel 12 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen, der in Regel 5 der Anlage I, Regel 11 der Anlage II und Regel 4 der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens und der in Art. 16 des LOAD LINE-Übereinkommens vorgesehenen Zeugnisse durchzuführen, sofern diese Klassifikationsgesellschaft über eine örtliche, rechtsfähige Vertretung im Inland verfügt. Dabei können auch Aufgaben auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes übertragen werden.

(2) Die in Abs. 1 genannten Aufgaben dürfen nur anerkannten Klassifikationsgesellschaften übertragen werden, die

1. in den Seegebieten, die von einem österreichischen Seeschiff häufig befahren werden, über Sachverständige (Besichtiger) zur Überprüfung und Besichtigung von Seeschiffen verfügen und
2. sich verpflichten,
 - a) der Behörde über das Ergebnis der Besichtigungen und Überprüfungen österreichischer Seeschiffe zu berichten,
 - b) bei der Besichtigung und Überprüfung österreichischer Seeschiffe für die Einhaltung der in den §§ 6 und 7 genannten Verordnungen und Bewilligungen zu sorgen und
 - c) auf Ersuchen der Behörde Gutachten über die Anwendung des SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommens auf österreichischen Seeschiffen zu erstatten.

(3) Ergeben sich bei den in Abs. 1 genannten Tätigkeiten oder der in Abs. 1 genannten Ausstellung von Zeugnissen Unzukömmlichkeiten seitens der Klassifikationsgesellschaften, kommen diese ihren Verpflichtungen nicht nach oder ist eines der in der Anlage angeführten Mindestkriterien nicht mehr gegeben, ist die Ermächtigung durch die Behörde auszusetzen.

Befreiungen und Abweichungen

§ 6. (1) Sofern im SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommen für Einzelfälle

1. Befreiungen oder Abweichungen von einzelnen Bestimmungen von der Bewilligung oder Überprüfung durch die Behörde abhängig gemacht werden,
2. für die Ausführung eines Schiffsbauteiles oder eines Gegenstandes der Schiffsausrüstung, für die Art und Weise der Berechnung technischer Einzelheiten des Seeschiffes oder für eine Änderung am Seeschiff die Zustimmung der Behörde vorgesehen ist oder
3. die Überprüfung von Schiffsbauteilen, von Gegenständen der Schiffsausrüstung oder die Überprüfung von Berechnungen technischer Einzelheiten des Seeschiffes durch die Behörde vorgesehen ist,

hat der Reeder bei der Behörde eine derartige Bewilligung zu beantragen.

(2) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 ist, gegebenenfalls unter den erforderlichen Bedingungen, Auflagen und Einschränkungen, zu erteilen, wenn

1. der Schutz des menschlichen Lebens, insbesondere der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmern, und der Sachwerte auf See und der Schutz der Meeresumwelt nicht beeinträchtigt wird und
2. der Stand der Technik berücksichtigt ist.

Verordnungen

§ 7. (1) Sofern das SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommen

1. für bestimmte Schiffskategorien die Möglichkeit der Befreiung von einzelnen ihrer Bestimmungen,
 2. Vorschriften über die Ausgestaltung bestimmter Schiffsbauteile und Ausrüstungsgegenstände,
 3. Vorschriften über Klassifikation, Kennzeichnung, Bezeichnung und Verpackung sowie Stauung gefährlicher Güter oder
 4. betriebliche Maßnahmen zum Schutz des Lebens der an Bord befindlichen Personen
- vorsehen, können entsprechende Vorschriften unter Bedachtnahme auf die in § 6 Abs. 2 genannten Erfordernisse durch Verordnung erlassen werden.

(2) Soweit im SOLAS- oder MARPOL-Übereinkommen vorgesehen, sind bestimmte Schiffsbauteile oder Ausrüstungsgegenstände unter Beachtung der in § 6 Abs. 2 genannten Erfordernisse einer Baumusterprüfung (Typengenehmigung), erforderlichenfalls in bestimmten Zeitabständen auch einer wiederkehrenden Überprüfung, hinsichtlich ihrer Verwendbarkeit zu unterwerfen. Derartige Teile und Gegenstände dürfen nur dann auf einem Seeschiff eingebaut oder verwendet werden, wenn für sie ein Typengenehmigungsbescheid vorliegt und ihre Verwendbarkeit fristgerecht nachgewiesen wurde. Liegt für einen solchen Teil oder Gegenstand die Typengenehmigung einer hierfür zuständigen Stelle eines anderen Staates vor, der dem SOLAS- oder MARPOL-Übereinkommen angehört, gilt diese Genehmigung als Typengenehmigung.

(3) Soweit im SOLAS-, MARPOL- oder STCW-Übereinkommen vorgesehen, können durch Verordnung Vorschriften über die Ausbildung von Mitgliedern der Schiffsbesatzung sowie für darüber abzulegende Prüfungen und auszustellende Zeugnisse erlassen werden. Die von der zuständigen Stelle eines anderen Staates, der dem SOLAS-, MARPOL- oder STCW-Übereinkommen angehört, ausgestellten Zeugnisse gelten als derartige Zeugnisse.

(4) Durch Verordnung sind Bestimmungen über die Ausgestaltung von Seeschiffen, einzelner Schiffsbauteile und Ausrüstungsgegenstände, über die Mindestanzahl der Rettungsmittel, Feuerlöschgeräte und Navigationsmittel, über die Instandhaltung und Überprüfung dieser Seeschiffe, Bauteile und Gegenstände sowie über den Betrieb der Seeschiffe insoweit zu erlassen, als das SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommen solche Bestimmungen nicht enthalten, oder die betreffenden Seeschiffe diesen Übereinkommen nicht unterliegen und derartige Vorschriften zum Schutz des menschlichen Lebens und der Sachwerte auf See notwendig sind. Die Bestimmungen dieser Verordnung müssen dem Stand der Technik entsprechen.

Zeugnisse

§ 8. (1) Die Behörde hat für ein österreichisches Seeschiff auf Antrag des Reeders folgende Zeugnisse auszustellen:

1. Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe,
2. Bau-Sicherheitszeugnis samt Nachtrag für Frachtschiffe,
3. Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis samt Nachtrag für Frachtschiffe,
4. Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
5. International Management-Zeugnis (IMS),
6. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung,
7. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut,
8. Internationales Zeugnis zur Beförderung von verflüssigten Gasen als Massengut,
9. Internationales Zeugnis zur Beförderung von gefährlichen Gütern als Massengut,
10. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung giftiger flüssiger Stoffe als Massengut,
11. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser,
12. Internationales Freibord-Zeugnis,
13. Ausnahmezeugnis zusätzlich zu den Zeugnissen gemäß Z 1 bis 5 und 12.

(2) Die in Abs. 1 genannten Zeugnisse sind nach dem Muster

1. des Anhangs zum SOLAS-Übereinkommen,
2. des Anhangs II zu Anlage I, des Anhangs V zu Anlage II und des Anhangs zu Anlage IV zum MARPOL-Übereinkommen sowie
3. der Anlage III zum LOAD LINE-Übereinkommen

auszustellen.

(3) Ist eine Klassifikationsgesellschaft gemäß § 5 Abs. 1 ermächtigt, werden die in Abs. 1 genannten Zeugnisse von dieser ausgestellt, das in Abs. 1 Z 13 genannte Zeugnis im Einvernehmen mit der Behörde. Die Zeugnisse sind für den nach dem SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommen höchstzulässigen Zeitraum auszustellen; Verlängerungen der Geltungsdauer sind zulässig.

LOAD LINE-Übereinkommen

§ 9. (1) Als Kennzeichen gemäß Regel 7 der Anlage I zum LOAD LINE-Übereinkommen sind neben dem Freibordring, oberhalb des waagrechten Striches, links die Buchstaben „AS“, rechts zwei Kennbuchstaben der betrauten Klassifikationsgesellschaft anzubringen.

(2) Ein Seeschiff darf nur dann zu einer Reise auslaufen, wenn es mit einer Freibordmarke und den Lademarken versehen ist und gültige Zeugnisse an Bord sind.

COLREG-Übereinkommen

§ 10. (1) Die Kapitäne österreichischer Seeschiffe haben die Bestimmungen des COLREG-Übereinkommens einzuhalten.

(2) Durch Verordnung können weitere Verkehrsvorschriften für die Hohe See erlassen werden, soweit es die Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere die Verhütung von Schiffszusammenstößen, erfordert. Diese Vorschriften haben mit dem COLREG-Übereinkommen in Einklang zu stehen; auch für diese Bestimmungen gilt die Verpflichtung gemäß Abs. 1.

STCW-Übereinkommen

§ 11. (1) Die Qualifikation von Kapitänen, Offizieren, Brücken- und Maschinenwache gehenden Schiffleuten sowie Rettungsbootleuten österreichischer Seeschiffe hat den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens zu entsprechen.

(2) Besatzungsmitglieder aus Staaten, die dem STCW-Übereinkommen nicht beigetreten sind, haben eine den Anforderungen des STCW-Übereinkommens entsprechende Qualifikation nachzuweisen.

(3) Durch Verordnung können Besatzungsvorschriften erlassen werden, soweit es der Schutz des menschlichen Lebens und der Sachwerte auf See sowie der Schutz der Meeresumwelt erfordern.

Pflichten des Reeders und des Kapitäns

§ 12. (1) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat dieses in einem solchen Zustand zu erhalten, daß es den Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 6 und 7 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen entspricht.

(2) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes darf dieses nicht ohne die nach dem SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verwenden.

(3) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes muß die nach dem LOAD LINE-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken dauerhaft und deutlich sichtbar am Seeschiff anbringen lassen.

(4) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat dafür Sorge zu tragen, daß es gemäß den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 7 und 11 erlassenen Verordnungen besetzt und eine jederzeitige wirksame Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern gewährleistet ist.

(5) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes oder ein vom Kapitän Beauftragter hat die im SOLAS- und MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Tagebücher zu führen.

(6) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes darf mit diesem nur auslaufen, wenn am Seeschiff die nach dem LOAD LINE-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken angebracht sind und das Seeschiff über die nach dem SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verfügt.

(7) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes hat die Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL-, LOAD LINE-, COLREG- und STCW-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 6, 7, 10 und 11 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen einzuhalten.

(8) Bei Verstößen gegen die Verpflichtungen des Abs. 5 und 6 hat der Reeder den Kapitän zu rügen und dafür zu sorgen, daß weitere Verstöße unterbleiben. Bei einem schwerwiegenden Verstoß, insbesondere wenn dadurch Menschen schwer verletzt oder getötet wurden oder eine größere Anzahl von Personen in Lebensgefahr geriet, hat die Behörde den Reeder aufzufordern, dem Kapitän die Führung des Seeschiffes zu entziehen. Der Reeder hat dieser Aufforderung ehestmöglich nachzukommen.

Unfälle

§ 13. Der Kapitän hat jeden Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, unverzüglich dem Reeder mitzuteilen. Der Reeder hat ehestmöglich die Behörde davon zu verständigen. Die Behörde hat jeden Unfall eines österreichischen Seeschiffes zu untersuchen und die Ursachen und den Verlauf des Unfalles aufzuklären. Der Reeder hat der Behörde zur Aufklärung des Unfalles alle verfügbaren Unterlagen vorzulegen. Die Behörde kann, wenn es der Untersuchung dienlich ist, den Kapitän und die übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung vernehmen.

Amtshandlungen

§ 14. (1) Die Behörde darf Amtshandlungen zur Erfüllung der in § 1 genannten Übereinkommen im Hoheitsgebiet eines anderen Staates durchführen, soweit es dieser Staat zuläßt.

(2) Erwachsen dem Bund aus der Durchführung des Eiswachdienstes gemäß Kapitel V Regel 6 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen Kosten, so hat er diese Kosten dem Reeder des österreichischen Seeschiffes, das den Eiswachdienst in Anspruch genommen hat, zum Ersatz vorzuschreiben.

Behörden

§ 15. (1) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes – ausgenommen für Verwaltungsstrafverfahren – ist der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst.

(2) Für Verwaltungsstrafverfahren nach diesem Bundesgesetz ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Geschäftsstelle der Reederei (§ 17 Abs. 1 des Seeschiffahrtsgesetzes, BGBl. Nr. 174/1981 in der jeweils geltenden Fassung) liegt.

(3) Die Kosten für die Tätigkeiten der Klassifikationsgesellschaften, einschließlich der in § 5 genannten Überprüfungen, Untersuchungen, Besichtigungen, Anmarkungen und Ausstellung von Zeugnissen und Gutachten sind vom Reeder zu tragen.

(4) Hat die Behörde wegen eines österreichischen Seeschiffes Amtshandlungen im Ausland durchzuführen, sind deren Kosten, einschließlich der Reise- und Aufenthaltskosten, der Behörde vom Reeder zu ersetzen.

(5) Hat die Behörde wegen der Kontrolle von Klassifikationsgesellschaften Amtshandlungen im Ausland durchzuführen, sind deren Kosten, einschließlich der Reise- und Aufenthaltskosten, der Behörde von der Klassifikationsgesellschaft zu ersetzen.

Strafbestimmungen

§ 16. (1) Sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, begeht, auch wenn die Tat im Ausland begangen wird, eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe bis zu 100 000 S zu bestrafen, wer

1. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes der Verpflichtung nicht nachkommt, das Seeschiff in einem solchen Zustand zu erhalten, daß es den Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 6 und 7 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen entspricht (§ 12 Abs. 1);
2. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes dieses ohne die nach dem SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse zur Seeschiffahrt verwendet (§ 12 Abs. 2);
3. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, daß die nach dem LOAD LINE-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken dauerhaft und deutlich sichtbar am Seeschiff angebracht werden (§ 12 Abs. 3);

4. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, daß es nach den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 7 und 11 erlassenen Verordnungen besetzt oder eine jederzeitige wirksame Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern gewährleistet ist (§ 12 Abs. 4);
5. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes der Aufforderung der Behörde, dem Kapitän die Führung des Seeschiffes zu entziehen, nicht ehestmöglich nachkommt (§ 12 Abs. 8);
6. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes die Behörde von einem Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, nicht ehestmöglich verständigt oder die zur Aufklärung des Unfalles zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht vorlegt (§ 13);
7. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die im SOLAS- und MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Tagebücher nicht führt (§ 12 Abs. 5);
8. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes mit diesem ausläuft, obwohl am Seeschiff nicht die nach dem LOAD LINE-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken angebracht sind oder das Seeschiff nicht über die nach dem SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verfügt (§ 12 Abs. 6);
9. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL-, LOAD LINE-, COLREG- oder des STCW-Übereinkommens oder der auf Grund der §§ 6, 7, 10 und 11 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen verstößt (§ 12 Abs. 7);
10. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes dem Reeder einen Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, nicht unverzüglich mitteilt (§ 13);
11. nach einer Besichtigung oder Überprüfung eines Seeschiffes an der Bauausführung, dem Schiffskörper, der Maschinenanlage, den Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen, der Ausrüstung, der allgemeinen Anordnung, den Werkstoffen und den Materialstärken, auf die sich die Besichtigung oder Überprüfung erstreckt hat, ohne Bewilligung der Behörde gemäß § 6 Änderungen vornimmt (§ 3 Abs. 2).

(2) Wurde gegen den Kapitän eines österreichischen Seeschiffes ein Verwaltungsstrafverfahren wegen einer Verwaltungsübertretung eingeleitet, so ist der Reeder – im Falle einer juristischen Person das zur Vertretung nach außen befugte Organ – als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigter gemäß § 10 AVG bzw. § 9 Zustellgesetz, BGBl. Nr. 200/1982 in der jeweils geltenden Fassung, anzusehen. Dies gilt nicht, wenn der Kapitän im Einzelfall eine andere Person mit dem Wohnsitz im Inland als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigten gemäß § 10 AVG bzw. § 9 Zustellgesetz, BGBl. Nr. 200/1982 in der jeweils geltenden Fassung, bevollmächtigt.

(3) Verstößt der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL-, LOAD LINE- oder COLREG-Übereinkommens in den Hoheitsgewässern eines anderen Staates, der dem SOLAS-, MARPOL-, LOAD LINE- oder COLREG-Übereinkommen angehört, und hat dieser Staat den Kapitän wegen dieser Handlung bestraft, ist die ausländische Strafe in die von der Behörde zu verhängende einzurechnen oder von der Verhängung abzusehen, wenn die von der Behörde zu verhängende Strafe gegenüber der ausländischen nicht ins Gewicht fiele.

(4) Die Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens gemäß Abs. 1 steht der Erlassung und Vollstreckung eines Bescheides, mit dem der Auftrag erteilt wird, einen Zustand zu beseitigen, der den Vorschriften des SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommens oder den auf Grund der §§ 6 und 7 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen zuwiderläuft, nicht entgegen.

(5) Die wegen Verwaltungsübertretungen nach diesem Bundesgesetz eingehobenen Straf gelder fließen dem Bund zu.

Inkrafttreten

§ 17. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit dem auf seine Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

(2) Abweichend von Abs. 1 treten die §§ 2 Abs. 5 und 6, 7 Abs. 3, 11, 12 Abs. 4 und 7 sowie 16 Abs. 1 Z 4 und 9 hinsichtlich des STCW-Übereinkommens mit dem Tag in Kraft, an dem das Übereinkommen für Österreich in Kraft tritt.

(3) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Diese Verordnungen dürfen frühestens mit dem in Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt in Kraft gesetzt werden.

Übergangsbestimmung

§ 18. Die gemäß § 2 des Bundesgesetzes vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 382, in der Fassung BGBl. Nr. 611/1977 und BGBl. Nr. 174/1981 zur Erfüllung des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 erfolgten Ermächtigungen von Klassifikationsgesellschaften gelten nach Maßgabe deren zeitlicher Befristung bis zu einer allfälligen Ermächtigung gemäß § 5 weiter.

Außerkräfttreten bestehender Rechtsvorschriften

§ 19. Mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 382 in der Fassung BGBl. Nr. 611/1977 und BGBl. Nr. 174/1981, zur Erfüllung des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 außer Kraft.

Weitergeltung bestehender Vorschriften

§ 20. Die auf der Grundlage der in § 19 genannten Rechtsvorschrift erlassenen Bestimmungen der Seeschiffsverkehrsverordnung, BGBl. Nr. 189/1981 in der Fassung BGBl. Nr. 502/1994, gelten als auf der Grundlage dieses Bundesgesetzes erlassen.

Vollziehung

§ 21. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst betraut.

Klestil

Vranitzky

Anlage

zu § 3 Abs. 2

Mindestkriterien für die Anerkennung von Organisationen als Klassifikationsgesellschaften

A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1. Die Organisation verfügt über weitreichende Erfahrungen mit der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Handelsschiffen.
2. Die Organisation hat eine Flotte von mindestens 1 000 Seeschiffen mit jeweils mehr als 100 Bruttoreaumzahl (BRZ) mit insgesamt mindestens 5 Millionen Bruttoreumzahl (BRZ) klassifiziert.
3. Die Organisation beschäftigt eine der Zahl der klassifizierten Schiffe angemessene Zahl an technischen Mitarbeitern. Für eine Flotte in der unter Z 2 genannten Größenordnung sind 100 hauptamtliche Besichtiger erforderlich.
4. Die Organisation verfügt über ein umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen, welches veröffentlicht und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert wird.
5. Die Organisation veröffentlicht jährlich ihre Schiffsregister.
6. Die Organisation ist nicht von Schiffseignern oder Schiffsbauern oder anderen abhängig, die gewerblich Schiffe bauen, ausrüsten, instand halten oder betreiben. Die Organisation ist in bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig.

B. BESONDERE ANFORDERUNGEN

1. Die Organisation verfügt über
 - a) eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für technische Aufgaben sowie Leitungs-, Hilfs- und Forschungsaufgaben, die den Aufgaben und den klassifizierten Schiffen angemessen ist und darüber hinaus für die Weiterentwicklung der Fähigkeiten und die Pflege des Vorschriftenwerks sorgt, und
 - b) ein weltweites Netz von ausschließlich für sie tätigen technischen Mitarbeitern oder von technischen Mitarbeitern anderer anerkannter Organisationen.

2. Die Organisation arbeitet nach standesrechtlichen Grundsätzen.
3. Die Organisation wird so geleitet und verwaltet, daß die Vertraulichkeit der von der Verwaltung geforderten Auskünfte gewahrt bleibt.
4. Die Organisation ist bereit, der Verwaltung sachdienliche Auskünfte zu erteilen.
5. Die Leitung der Organisation hat ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich niedergelegt und stellt sicher, daß diese Politik auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird.
6. Die Organisation hat ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt und schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen, steht mit den Normen EN 45004 (Überprüfungsstellen) und EN 29001 – in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen – im Einklang und stellt unter anderem sicher, daß
 - a) das Vorschriftenwerk der Organisation systematisch erstellt und fortgeschrieben wird;
 - b) das Vorschriftenwerk der Organisation befolgt wird;
 - c) die Vorschriften für die hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, eingehalten werden;
 - d) die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die Zusammenarbeit der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der Organisation erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt sind;
 - e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen ausgeführt werden;
 - f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen Mitarbeitern und Verwaltungsmitarbeitern, die unmittelbar von der Organisation beschäftigt werden, vorhanden ist;
 - g) die wichtigsten hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen durchgeführt oder unmittelbar von ihnen überwacht werden;
 - h) die Besichtigter sich systematisch fortbilden und ihre Kenntnisse laufend auffrischen;
 - i) das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie das wirksame Funktionieren des Qualitätssicherungssystems anhand von Aufzeichnungen belegt wird;
 - j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten an allen Standorten der Organisation besteht.
7. Die Organisation weist ihre Fähigkeit nach,
 - a) ein vollständiges und angemessenes eigenes Vorschriftenwerk zu Schiffskörpern, Maschinen und elektrischen Einrichtungen sowie Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen entwickeln zu können und auf dem neuesten Stand zu halten, dessen Qualität international anerkannten technischen Normen entspricht, auf deren Grundlage die Zeugnisse im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens und die Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe (hinsichtlich der Angemessenheit der Bauausführung und der wichtigsten Maschinenanlagen an Bord der Schiffe) sowie die Freibord-Zeugnisse (hinsichtlich der Angemessenheit der Schiffsfestigkeit) ausgestellt werden können;
 - b) alle Überprüfungen und Besichtigungen durchführen zu können, die gemäß den internationalen Übereinkommen für die Ausstellung von Zeugnissen vorgeschrieben sind, einschließlich der Mittel, die notwendig sind, um durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals die Verwendung und die Instandhaltung der landgestützten und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand des Zeugnisses sein sollen, zu beurteilen;
 - c) die auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes in Österreich geltenden und auf österreichische Seeschiffe anzuwendenden Vorschriften im Rahmen ihrer Tätigkeit berücksichtigen zu können.
8. Das Qualitätssicherungssystem der Organisation ist von einer unabhängigen Prüfstelle zertifiziert, die von der Verwaltung des Staates, in dem die Organisation niedergelassen ist, anerkannt sein muß.
9. Die Organisation gestattet Vertretern der Verwaltung und anderen Beteiligten, sich an der Entwicklung ihres Vorschriftenwerks zu beteiligen.