

# Erläuterungen zum Schiffahrtsgesetz

## ALLGEMEINER TEIL

Mit 1. Jänner 1990 ist das Schiffahrtsgesetz 1990 (im folgenden „SchFG 1990“) in Kraft getreten.

Mit BGBl. Nr. 452/1992 erfolgten im Rahmen des Bundesgesetzes über die Änderung von Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zahlreiche Änderungen des SchFG 1990 in kompetenzrechtlicher Hinsicht.

Mit BGBl. Nr. 429/1995 erfolgte in Umsetzung der Richtlinie des Rates 87/540/EWG vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf (CELEX Nr. 387 L 0540, ABl. Nr. L 322 vom 12. November 1987, S 20 ff.) und der Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen im Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind (CELEX Nr. 391 R 3921, ABl. Nr. L 373 vom 31. Dezember 1991, S 1 ff.), die komplette Neugestaltung des Teiles D „Schiffahrtskonzession“ des SchFG 1990. Weiters wurde im Zuge dieser Novelle der Inländervorbehalt im Konzessions- und im Schiffsführerschulenteil aufgehoben.

Nunmehr sind mehrere weitere internationale Vorschriften umzusetzen bzw. in Vorgriff auf deren bevorstehende Inkraftsetzung im Binnenschiffahrtsverwaltungsrecht inhaltlich zu berücksichtigen, und zwar:

- Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (CELEX Nr. 394 L 0025, ABl. Nr. L 164 vom 30. Juni 1994, S 15 ff.; im folgenden „SportbootRL“),
- Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft (CELEX-Nr. 396 L 0050, ABl. Nr. L 235 vom 17. September 1996, S 31 ff.; im folgenden „SchiffsführerRL“),
- ECE-Übereinkommensentwurf über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (das Übereinkommen ist in Ausarbeitung; die materiellen Bestimmungen, die den Anhang des Übereinkommens bilden, in Österreich als Verordnung mit krafttreten dieses Bundesgesetzes in Kraft gesetzt werden sollen und im übrigen in weiten Bereichen bereits geltendes österreichisches Recht darstellen, stehen bereits fest; im folgenden „ADN“).

Die bereits mit dem SchFG 1990 gegebene Umsetzung folgender EU-Richtlinien wird deutlicher manifestiert:

- Richtlinie des Rates 91/672/EWG vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (CELEX Nr. 391 L 0672, ABl. Nr. L 373 vom 31. Dezember 1991, S 29 ff.; im folgenden „Patent-AnerkennungsRL“),
- Richtlinie des Rates 76/135/EWG vom 20. Jänner 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe (CELEX Nr. 378 L 016, ABl. Nr. L 21 vom 29. Jänner 1976, S 10 ff.) in der Fassung der Richtlinie des Rates 78/1016/EWG vom 23. November 1978 zur Änderung der Richtlinie 76/135/EWG über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe (CELEX Nr. 376 L 0135, ABl. Nr. L 349 vom 13. Dezember 1978, S 31), näher ausgeführt durch die

- Richtlinie des Rates 82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (CELEX Nr. 382 L 0714, ABl. Nr. L 301 vom 28. Oktober 1982, S 1 ff.; im folgenden „Zulassungs-AnerkennungsRL“).

Auf Grund der seit Inkrafttreten des SchFG 1990 gewonnenen Erfahrungen werden zusätzliche Änderungen vorgenommen. Insbesondere sind zu erwähnen:

- In Anbetracht der gestiegenen Attraktivität des Rafting und der mit diesem verbundenen Gefahren und Risiken wird es als erforderlich erachtet und entspricht auch dem Wunsch der vom Rafting betroffenen Bundesländer, eine Reihe von raftingspezifischen Bestimmungen aufzunehmen.
- Der Teil „Schiffeichung“ wird hinsichtlich des Verfahrens und der Nomenklatur dem Internationalen Schiffseichübereinkommen angepaßt.
- Im Interesse der Verwaltungsentlastung und -vereinfachung werden Erleichterungen bei der Bewilligung von Schiffsführerschulen normiert und das Verfahren vereinfacht.
- In den Strafbestimmungen der einzelnen Teile (§§ 42 Abs. 1, 72 Abs. 1, 88 Abs. 1, 97 Abs. 1, 114 Abs. 1, 138 Abs. 1 und 147 Abs. 1) wird als Untergrenze für die Geldstrafe ein Betrag von 1.000 öS festgesetzt; Delikte, bei denen eine geringere Strafe zu verhängen ist, können mittels Organstrafverfügung (§ 42 Abs. 4 ff.) geahndet werden.

Wird in einzelnen Bestimmungen des neuen Schiffahrtsgesetzes auf Befähigungsausweise Bezug genommen, so erfolgt deren Zitierung gegenüber derjenigen in der jeweils korrespondierenden Bestimmung des SchFG 1990 in Form eines Verweises auf die Bestimmung des § 123. Davon betroffen sind die Bestimmungen der §§ 40 Abs. 3 Z 4, 119 Abs. 3, 120, 130 Abs. 7, 137 Abs. 1.

In folgenden Bestimmungen des neuen Schiffahrtsgesetzes werden gegenüber der jeweils korrespondierenden Bestimmung des SchFG 1990 geringfügige sprachlich-grammatikalische Änderungen vorgenommen: § 1, § 2 Z 11, 17 und 32, § 3, § 5 Abs. 1, 7, 8 und 10 Z 6, § 13 Abs. 2 und 6 Z 1, § 22 Abs. 1 und 2, § 26 Abs. 4 Z 2, § 29 Abs. 1, § 30 Abs. 3, § 36 Abs. 1, § 41 Abs. 3, § 42 Abs. 2 Z 24, § 43 Abs. 1 und 3, § 45, § 50 Überschrift, § 55 Abs. 3, § 56 Abs. 1, § 57 Abs. 2, § 71 Abs. 3, § 72 Abs. 2 Z 7 und 20, § 74, § 78 Abs. 5, § 90, § 93 Abs. 5 Z 1, § 99, § 108 Abs. 2, § 111 Abs. 1, § 114 Abs. 2 Z 10, § 116, § 124 Abs. 2, § 131 Abs. 1.

In folgenden Bestimmungen des neuen Schiffahrtsgesetzes werden gegenüber der jeweils korrespondierenden Bestimmung des SchFG 1990 geringfügige formale Änderungen vorgenommen: § 7 Abs. 1, § 16 Abs. 1, § 37 Abs. 1 Z 1, § 40 Abs. 1, § 41 Abs. 1 Einleitung, § 49 Abs. 1, § 54 Abs. 1, § 64 Abs. 1, § 68 Abs. 2, § 76 Abs. 1 Z 3, § 78 Abs. 3, § 71 Abs. 2 Z 2, § 76 Abs. 1 Z 2, § 79 Abs. 1, § 80 Abs. 4, § 91 Abs. 2, § 92 Abs. 1 Einleitung und Z 6, § 93 Abs. 5, § 95 Abs. 1, § 97 Abs. 2, § 99, § 101 Abs. 1 Einleitung, § 108 Abs. 4, § 113 Abs. 3, § 118 Abs. 1 Einleitung, § 120, § 124 Abs. 1 Einleitung und Abs. 2, § 127 Abs. 1, § 130 Abs. 7, § 147 Abs. 2 Z 2 lit. d.

In folgenden Bestimmungen des neuen Schiffahrtsgesetzes werden gegenüber der jeweils korrespondierenden Bestimmung des SchFG 1990 Anpassungen an die aktuelle Rechtslage vorgenommen: § 10 Abs. 5, § 12 Abs. 4, § 13 Abs. 5 und 6 Z 1, § 16 Abs. 1 Z 8, § 17 Abs. 4, § 18 Abs. 4, § 19 Abs. 3, § 22 Abs. 3, § 23 Abs. 2, 3 und 4, § 24 Abs. 2, § 38 Abs. 7, § 45 Abs. 3, § 49 Abs. 9 Z 1 und 2, § 53 Abs. 4, § 58 Abs. 12, § 62 Abs. 4, § 67 Z 2, § 68 Abs. 1, § 80 Abs. 3 Z 2, § 89 Abs. 1, § 92 Abs. 1 Z 4, § 101 Abs. 1 Z 9, § 108 Abs. 2, § 109 Abs. 9.

Die Außerkrafttretensbestimmungen des SchFG 1990 – §§ 43, 73, 99, 120, 139 und 154 SchFG 1990 – können entfallen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit wird das gesamte SchFG 1990 als „Schiffahrtsgesetz“ neu erlassen; es erhält zusätzlich ein Inhaltsverzeichnis sowie eine den Legistischen Richtlinien entsprechende Neubezeichnung der einzelnen Grobgliederungseinheiten.

Obgleich es sich somit formal um ein neues Gesetz handelt, werden im Besonderen Teil der Erläuterungen nur jene Bestimmungen des neuen Schiffahrtsgesetzes erläutert, die sich gegenüber dem SchFG 1990 ändern; weiters werden hinsichtlich jener Bestimmungen des SchFG 1990, welche im neuen Schiffahrtsgesetz nicht mehr enthalten sind, die Gründe für deren Entfall erläutert. Die bereits oben summarisch mit genauer Fundstelle angeführten Änderungen werden im Besonderen Teil nicht mehr gesondert erläutert.

Durch dieses Bundesgesetz entstehen der Republik erhebliche Einsparungen bzw. Mehreinnahmen, denen Mehrausgaben in geringem Umfang gegenüberstehen. Insbesondere sind zu erwähnen:

Einsparungen bzw. Mehreinnahmen:

- Ersatz zusätzlicher Verkehrsregelungskosten (§ 39);
- Entfall der Benützungsbewilligung für Sportanlagen (§ 47);
- Entfall der behördlichen Überprüfung von Schiffahrtsanlagen bei Vorlage eines Gutachtens eines Ingenieurkonsulenten oder einer Klassifikationsgesellschaft vor Ablauf der Überprüfungsfrist (§ 53 Abs. 3);
- wiederkehrende Überprüfung von Fähranlagen nicht mehr jährlich, sondern nur mehr in 3-Jahres-Abständen (§ 52 Abs. 2 Z 2);
- Entfall der behördlichen Eichung (§ 93 Abs. 1), keine Eichpflicht mehr für Fahrzeuge auf Nicht-Wasserstraßen und Fahrgastschiffe (§§ 91 Abs. 1 und 92 Abs. 1 Z 3);
- Ex-lege-Anerkennung von EWR-Zulassungsurkunden, Entfall der Gegenseitigkeitsüberprüfung bei ausländischen Zulassungsurkunden generell (§ 101 Abs. 2);
- Entfall der Erstüberprüfung bei CE-gekennzeichneten Sportfahrzeugen (§ 109 Abs. 3);
- Ex-lege-Anerkennung von EWR-Befähigungsausweisen (§ 121 Abs. 1), Entfall der Gegenseitigkeitsüberprüfung bei ausländischen Befähigungsausweisen generell (§ 118 Abs. 2 und 3);
- wiederkehrende Überprüfung der körperlichen und geistigen Eignung der Inhaber von Kapitänspatenten und 20-m-Schiffsführerpatenten nicht mehr alle sieben Jahre ab Ausstellung, sondern erst ab dem 65. Lebensjahr (§ 124 Abs. 4);
- Erleichterungen bei der behördlichen Genehmigung von Schiffsführerschulen (8. Teil); Entfall der Aufsicht nach Genehmigung (§ 151 SchFG 1990).

Mehrausgaben:

- Alkomatuntersuchungen (§ 6);
- aufwendigere Überprüfung von Gefahrguttransporten (§ 12);
- EDV-gestütztes Schiffahrts-Informationssystem (§ 24 Abs. 2).

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung eines dem vorliegenden Entwurf entsprechenden Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schiffahrt und Strom- und Schiffahrtspolizei).

**BESONDERER TEIL**  
**1. TEIL**  
**ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

**Zu § 1 Abs. 5 SchFG 1990:**

Diese Bestimmung wird aus systematischen Gründen in den 9. Teil verschoben (siehe § 152).

**Zu § 2 Z 1, 2 und 3:**

Die Definition der Fahrgastschiffe erfolgt im SchFG 1990 nur indirekt bei den Kleinfahrzeugen. Aus Gründen der Rechtsklarheit erhalten sie nunmehr eine eigene Definition als Z 2. Sie sind daher in die Aufzählung der Z 1 aufzunehmen, in der Z 3 ist die Definition durch den Begriff zu ersetzen.

Auf Grund des neuen Schiffsführungsrechtes, insbesondere des neu zu definierenden Berechtigungsumfanges der einzelnen Patente (siehe Erläuterungen zu §§ 123 Abs. 1 und 3 sowie 129 Abs. 1), kann die Ausnahme der Fähren von der Kleinfahrzeugdefinition in Z 3 entfallen.

**Zu § 2 Z 10:**

Die Definition des Raft erfolgt in Anlehnung an die ÖNORM V 5868, wobei Rafts, die nicht mindestens vier Personen befördern können, außer Betracht bleiben sollen.

**Zu § 2 Z 20:**

Von der Definition des Hafens im SchFG 1990 nicht umfaßt sind sogenannte „Stromhäfen“, ds. Häfen, die direkt am Gewässer liegen und über kein Hafenbecken, jedoch über sämtliche anderen Einrichtungen eines Hafens verfügen. Derzeit existieren in Österreich – im Gegensatz etwa zum Rheinstromgebiet – keine öffentlichen „Stromhäfen“ für den gewerbsmäßigen Umschlag. Um die Einrichtung derartiger Schiffsanlagen auch in Österreich zu ermöglichen, wird die Begriffsbestimmung des Hafens entsprechend erweitert.

**Zu § 2 Z 25:**

In Angleichung an die Definition des Sportfahrzeuges werden in die Definition der Sportanlage der Vollständigkeit halber auch Vergnügungszwecke einbezogen.

**2. TEIL**  
**SCHIFFFAHRTSPOLIZEI**

**Zu § 5 Abs. 3:**

Die Verpflichtung, auch die Arbeitnehmerschutzbestimmungen einzuhalten, sofern Arbeitnehmer an Bord beschäftigt sind, ergibt sich bereits aus dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz. Die Ergänzung des § 5 Abs. 3 erfolgt somit aus deklaratorischen Gründen.

**Zu § 5 Abs. 8:**

Der letzte Satz dieser Bestimmung normiert Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht für jene Fälle, in denen eine solche sachlich nicht gerechtfertigt ist. Dies gilt auch für die erst in jüngster Zeit vermehrt auftretende Vermietung von Segelbrettern.

**Zu § 5 Abs. 3 bis 7 SchFG 1990:**

Siehe Erläuterung zu § 6.

**Zu § 6:**

Einige Fälle von Alkoholisierung insbesondere bei der Sportschiffahrt gebieten stringentere und präzisere Bestimmungen zur Bekämpfung dieser Gefährdung der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen.

§ 6 wurde in Anlehnung an die einschlägigen, bewährten Vorschriften der Straßenverkehrsordnung 1960 formuliert; auf die Möglichkeit der zwangsweisen Blutabnahme wurde aus Gründen der Verhältnismäßigkeit sowie Praktikabilität verzichtet. Die einschlägigen Bestimmungen des § 5 Abs. 3 bis 7 SchFG 1990 wurden übernommen.

**Zu § 12:**

Diese Bestimmung erweitert bzw. präzisiert die Vorschrift des § 11 SchFG 1990 im Hinblick auf das ADN.

Die einzelnen Verordnungsermächtigungen (Abs. 1) sind den Inhalten des ADN angepaßt. Mit der Möglichkeit der Heranziehung von Einrichtungen der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge (Abs. 3) – hier ist insbesondere an den mobilen Gefahrgut-Prüfzug gedacht – steht ein effizientes Instrument zur Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften zur Verfügung.

**Zu § 14:**

Der Anteil von Transporten anderer wassergefährdender Stoffe als Öle ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen; das Wort „Öle“ wird daher durch den allgemeineren, dem Wasserrechtsgesetz 1959 entnommenen Begriff „wassergefährdende Stoffe“ ersetzt.

**Zu § 16 Abs. 2 Z 1:**

Aus Gründen des Gewässerschutzes kann sich auch Bedarf ergeben, Regelungen über die Versorgung von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern mit Treib- oder Betriebsstoffen zu erlassen.

**Zu § 17 Abs. 1:**

Durch des § 17 Abs. 2 bezieht sich § 17 Abs. 1 nunmehr auch auf Teile von Wasserstraßen, die Arme, Seitenkanäle oder Verzweigungen sind (siehe Erläuterung zu § 17 Abs. 2). Um die in § 16 Abs. 1 Z 11 angeführten Interessen für diese Wasserstraßenteile bei der Erlassung von Verordnungen weiter berücksichtigen zu können, ist diese Bestimmung in die Aufzählung des § 17 Abs. 1 aufzunehmen.

**Zu § 17 Abs. 2:**

Aus systematischen Gründen werden jene Teile von Wasserstraßen, die Arme, Seitenkanäle oder Verzweigungen sind, dem Regime der für Wasserstraßen zu erlassenden Verordnungen zugeschlagen. Da sich die Voraussetzung des § 16 Abs. 1 Z 2 nur auf Wasserstraßen bezieht, § 17 Abs. 2 aber nur mehr auf andere Gewässer als Wasserstraßen, hat die Anführung der Z 2 zu entfallen.

**Zu § 17 Abs. 2 Z 1:**

§ 12 Abs. 1 Z 2 sieht in Form einer Verordnungsermächtigung die Möglichkeit der Erlassung von Verboten betreffend den Transport gefährlicher Güter auf Binnengewässern vor; zuständig hierfür ist gemäß § 37 Abs. 3 der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst. § 16 Abs. 2 SchFG 1990 sieht für andere Gewässer als Wasserstraßen eine ähnliche Verordnungsermächtigung für den Landeshauptmann vor. Um hier Doppelgleisigkeiten zu vermeiden, ist die Ermächtigung in § 16 Abs. 2 SchFG 1990 (§ 17 Abs. 2 Z 1), soweit sie sich auf die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter bezieht, zu streichen.

**Zu § 17 Abs. 2 Z 2:**

Damit wird die Möglichkeit geschaffen, die Schifffahrt mit Rafts oder anderen wildwassergeeigneten Ruderfahrzeugen auf bestimmten Flüssen ganz oder teilweise zu verbieten und gleichzeitig bestimmte Uferabschnitte zu bestimmen, an denen das Einsetzen und Herausnehmen von Rafts gefahrlos möglich ist.

**Zu § 17 Abs. 4:**

Der Klammerausdruck in § 16 Abs. 4 SchFG 1990 wird richtiggestellt. Weiters sollen auch Fahrzeuge, die nicht zur Rettung im engeren Sinn, sondern zur Hilfeleistung im allgemeinen dienen, in derartige Sportzonen einfahren dürfen.

**Zu § 23 Abs. 1:**

Auf Grund der derzeitigen Formulierung hätte die Kundmachung von Verordnungen durch Schifffahrtszeichen auch dann zu erfolgen, wenn eine solche zwar physisch möglich, jedoch mit den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit nicht vereinbar wäre. Um auch in diesen Fällen durch Bundes- bzw. Landesgesetzblatt kundmachen zu können, wird die Bestimmung entsprechend ergänzt.

**Zu § 23 Abs. 2:**

Auch bei den Verordnungsermächtigungen bzw. -tatbeständen gemäß §§ 12 Abs. 1 und 16 Abs. 1 Z 3 und 4 (bisher nur gemäß § 15 Abs. 1 Z 1 und 2 SchFG 1990) sind Fälle denkbar, in denen sich lediglich der Bedarf nach einer begrenzten Geltungsdauer ergibt und deren Verordnungsinhalt sich nicht durch Schifffahrtszeichen ausdrücken läßt. Um auch diese Fälle abzudecken, ist die Ermächtigung des § 22 Abs. 2, erster Satz, SchFG 1990 entsprechend zu erweitern.

**Zu § 24 Abs. 2:**

Die Ergänzung des Abs. 2 wird im Hinblick auf die beabsichtigte, am Rhein bereits erfolgte Installierung eines EDV-gestützten Schifffahrts-Informationssystems vorgenommen.

**Zu § 26 Abs. 4 Z 1:**

Nicht nur Unternehmen, sondern auch Einzelpersonen und zB Vereine sollen von der Kostentragungspflicht erfaßt werden. Die Aufzählung des Adressatenkreises dieser Bestimmung wird daher entsprechend erweitert.

**Zu § 29 Abs. 3:**

Einige Havarien in jüngster Vergangenheit, bei denen aus Gründen der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen eine sofortige Beseitigung des havarierten Fahrzeuges erforderlich war, haben gewisse Schwächen des § 28 SchFG 1990 gezeigt, der schon in das SchFG 1990 unverändert aus dem Schifffahrtspolizeigesetz des Jahres 1971 übernommen wurde. Durch die Neufassung des Abs. 3 wird den Anforderungen an die tatsächlichen Abläufe in zeitgemäßer Weise und auch in systematischer Hinsicht besser Rechnung getragen.

Abs. 1 und 2, die beibehalten werden können, normieren die grundsätzliche Verpflichtung des Verfügungsberechtigten, das Schifffahrtshindernis zu beseitigen, und regeln den Verfahrensablauf in jenen Fällen, in denen der Verfügungsberechtigte seiner Verpflichtung zur Beseitigung nicht nachkommt und keine Gefahr im Verzug ist: Diesfalls erfolgt der behördliche Beseitigungsauftrag mittels Bescheid; wird diesem Auftrag nicht nachgekommen, erfolgt die behördliche Zwangs vollstreckung mittels Ersatzvornahme.

Abs. 3 regelt das abgekürzte Verfahren für jene Havariefälle, bei denen das havarierte Fahrzeug ein Hindernis darstellt oder ein solches zu werden droht, dh. bei Gefahr im Verzug. So ist nunmehr die amtswegige Beseitigung bei Gefahr im Verzug durch den Verfügungsberechtigten ebenso eindeutig festgeschrieben wie dessen Kostentragungspflicht, die in der Folge auch die Kosten einer allfälligen Entsorgung umfaßt.

Die Beschlagnahme eines havarierten Fahrzeuges und dessen freihändige Veräußerung nach Verfall des Fahrzeuges stellen in Zeiten, in denen umfangreiche und kostspielige Entsorgungspflichten bestehen, kein adäquates Mittel zur Kostenvermeidung mehr dar, sodaß statt dessen die Kostentragungspflicht des Verfügungsberechtigten unmittelbar normiert wird.

**Zu § 30 Abs. 3:**

Die Notwendigkeit, Ufergrundstücke oder Dämme zu betreten, kann sich auch für Organe der Schifffahrtsbehörde ergeben, welche daher in die Aufzählung der Berechtigten aufgenommen werden.

**Zu § 33 Abs. 2 und 3:**

Öffentliche Länden an Wasserstraßen waren schon bisher immer Länden, die vom Bund durch Verordnung errichtet und von der Bundeswasserstraßenverwaltung instandgehalten und aufgelassen wurden; die Bestimmung des Abs. 2 schreibt somit im Interesse der Rechtsklarheit die bisherige Praxis fest.

Die Bestimmung des Abs. 3 sieht eine regelmäßige, in Abständen von drei Jahren erfolgende Verlautbarung der öffentlichen Bundesländen vor. Damit besteht für den Interessierten die Möglichkeit, auf einen Blick eine Übersicht über sämtliche bestehende Bundesländen zu erhalten.

**Zu § 34 Abs. 3:**

Um wettbewerbsverzerrende Willkür zu verhindern, wird normiert, daß die von den Verfügungsberechtigten im Rahmen des Kontrahierungszwanges festzusetzenden Entgelte angemessen zu sein haben.

**Zu § 35 Abs. 2:**

Im Hinblick auf die Möglichkeit der Gemischnutzung von Häfen (siehe Erläuterung zu § 49 Abs.2) entfällt der Klammerausdruck.

**Zu § 37 Abs. 5:**

Mit der Erweiterung der Verordnungsermächtigung wird einem langjährigen Länderwunsch entsprochen.

**Zu § 37 Abs. 6:**

§ 41 Abs. 1 Z 6 sieht die Möglichkeit vor, geeignete Personen mit der Überwachung des Raftings zu betrauen. Da sich Raftingstrecken häufig auf den Gebieten mehrerer Bezirksverwaltungsbehörden befinden, wird für derartige Betrauungen in Abweichung von § 37 Abs. 1 Z 2 die Zuständigkeit des Landeshauptmannes normiert.

**Zu § 38 Abs. 1 Z 1:**

Die innerstaatliche Umsetzung der im Gefolge des Krieges im ehemaligen Jugoslawien verhängten UN-Sanktionen hat die Grenzen der Auslegungsmöglichkeiten des § 37 Abs. 1 Z 1 SchFG 1990 gezeigt. Aus diesem Grund ist es geboten, sicher- und klarzustellen, daß sich die Befugnis der Schifffahrtspolizei zur Überwachung der einschlägigen Vorschriften sowie die Erteilung von diesbezüglichen Weisungen auch auf Verpflichtungen bezieht, die sich aus bilateralen und multilateralen Übereinkommen – zu denen auch Beschlüsse des UN-Sicherheitsrates zu zählen sind – ergeben.

**Zu §38 Abs. 1 Z 3:**

Siehe Erläuterung zu § 37 Abs. 8 SchFG 1990.

**Zu § 38 Abs. 6:**

Die Ergänzung dient der Rechtssicherheit.

**Zu § 37 Abs. 8 SchFG 1990:**

Die Bestimmung wird aus Gründen der Systematik in § 38 Abs. 1 Z 3 integriert.

**Zu § 39 Abs. 1:**

Durch die Erweiterung des § 37a. SchFG 1990 werden auch die Kosten der schiffahrtspolizeilichen Verkehrsregelung, die im Zuge der Errichtung, wesentlichen Änderung oder Beseitigung einer Schiffsanlage oder einer sonstigen Anlage oder der Durchführung sonstiger Arbeiten in oder über dem Gewässer erforderlich ist, in die im übrigen unverändert gebliebene Regelung einbezogen.

**Zu § 40 Abs. 3 Z 1:**

Der Inländervorbehalt hat zu entfallen.

**§ 40 Abs. 3 Z 2:**

Aus Gründen der Einheitlichkeit wird auch bei der persönlichen Verlässlichkeit die Bestimmung angeführt, nach welcher diese zu prüfen ist; § 38 Abs. 4 SchFG 1990 kann daher entfallen.

**Zu § 38 Abs. 4 SchFG 1990:**

Siehe Erläuterung zu § 40 Abs. 3 Z 2.

**Zu § 41 Abs. 1 Z 6 und Abs. 2:**

Die Einführung der Möglichkeit, geeignete Personen mit der Überwachung des Raftings zu betrauen, erfolgt im Interesse der Sicherheit, weil die hierfür an sich zuständigen Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes nicht immer zu einer effizienten Überwachung in der Lage sind. Da es sich hierbei um eine reine Überwachung handeln soll, ist der angeführte Aufgabebereich um diese Funktion zu erweitern.

Die im Anschluß an die Aufzählung in § 39 Abs. 1 SchFG 1990 folgenden Bestimmungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und Systematik unverändert in einen neuen Abs. 2 übernommen.

**Zu § 42 Abs. 1:**

Die Ergänzung ist insbesondere im Hinblick auf das in Ausarbeitung befindliche Gefahrgutbeförderungsgesetz erforderlich.

**Zu § 42 Abs. 2 Z 3:**

Die Erweiterung ist auf Grund des neuen § 6 erforderlich.

**Zu § 42 Abs. 2 Z 18 und 22:**

Die Ergänzungen sind im Hinblick auf die diesen Tatbeständen zugrundeliegenden Bestimmungen der §§ 28 Abs. 2 bzw. 34 Abs. 3 und 4 erforderlich.

**Zu § 42 Abs. 3:**

Im Hinblick auf die möglichen unabsehbaren Folgen einer Havarie im Zusammenhang mit einem Gefahrguttransport sowie auf die beträchtlichen Investitionskosten bei Erfüllung der technischen Anforderungen des ADN ist gemeinsam mit den in den Z 1 bis 6 aufgezählten einschlägigen Delikten auch der Strafrahmen für Verstöße gegen diese entsprechend festzusetzen.

**Zu § 42 Abs. 4 und 5:**

Die Ergänzungen dienen der Präzisierung und Klarstellung.

**Zu § 42 Abs. 6:**

Diese Bestimmung dient der Kostenwahrheit und -gerechtigkeit.

### **3. TEIL SCHIFFFAHRTSANLAGEN**

**Zu § 47 Abs. 1:**

Siehe Erläuterung zu § 52 Abs. 1.

**Zu § 49 Abs. 2:**

Mit der Neuformulierung wird verdeutlicht, daß eine Gemischnutzung von Häfen – zB als Umschlagshafen und als Ölhafen – möglich ist. Der in der Verwaltungspraxis immer wieder gebrauchte Begriff der Widmung wird an dieser Stelle legislativ verankert.

**Zu § 49 Abs. 9:**

Im Sinne der Verwaltungsentlastung entfallen die Anhörungsrechte im Genehmigungsverfahren für Sportanlagen; die Wendung „in jedem Falle“ in §48 Abs. 9 Z3 SchFG 1990 könnte hinsichtlich der Sportanlagen zu Mißverständnissen führen und entfällt daher ebenfalls.

**Zu § 49 Abs. 10:**

Die Ergänzung dient der Rechtssicherheit sowohl für die Behörde als auch für den Normunterworfenen.

**Zu § 51 Abs. 3:**

Bei Sportanlagen ist die Festsetzung einer Frist für den Baubeginn und dessen Anzeige nicht erforderlich und kann daher im Sinne der Verwaltungsentlastung entfallen.

**Zu § 52 Abs. 1:**

Aus Gründen der Verwaltungsentlastung werden nur mehr neuerrichtete oder wesentliche geänderte Schifffahrtsanlagen, die der gewerbsmäßigen Schifffahrt, anderen gewerblichen Zwecken oder Schulungszwecken dienen, einer Erstüberprüfung unterzogen. Sportanlagen oder wiederverwendete frühere Schifffahrtsanlagen bedürfen daher keiner Benützungsbewilligung mehr. Um eine klare Systematik beibehalten zu können, wird die Bewilligungspflicht für die Benützung aus § 47 Abs. 1 gestrichen und in § 52 Abs. 1 eigens normiert; der Text der Überschrift wird dem Inhalt der Bestimmung angepaßt.

**Zu § 52 Abs. 2:**

Als Folge der Neufassung des § 52 Abs. 1 ist in Abs. 2 klarzustellen, daß sich die Nachüberprüfungspflicht der Behörde nur mehr auf Anlagen gemäß Abs. 1 bezieht.

**Zu § 52 Abs. 2 Z 2 und 3:**

Die Erfahrungen mit Fähranlagen haben gezeigt, daß auch bei diesen dreijährige Überprüfungsintervalle ausreichend sind.

Statt der Wortfolge „Mineralölen oder gefährlichen Gütern“ wird in Z 1 der umfassendere Begriff der „gefährlichen Güter“ angeführt (siehe auch Erläuterung zu § 14).

**Zu § 52 Abs. 3:**

Um klarzustellen, daß auch Schiffsanlagen, die nunmehr keiner Erstüberprüfung mehr bedürfen, jederzeit überprüfbar sein sollen, hat die Wortfolge „nach der erstmaligen Überprüfung“ zu entfallen.

**Zu § 53 Abs. 1:**

Als Folge der Neufassung des § 52 Abs. 1 ist in Abs. 1 klarzustellen, daß sich die Erstüberprüfung nur mehr auf Anlagen gemäß § 52 Abs. 1 bezieht. Die Genehmigung nachträglicher Abweichungen ist antragsbedürftig.

**Zu § 53 Abs. 2:**

Auch bei sonstigen Überprüfungen von Schiffsanlagen sollen geringfügige Änderungen nachträglich über Antrag bewilligungsfähig sein. Abs. 2 wird daher um den letzten Satz von Abs. 1 ergänzt.

**Zu § 53 Abs. 3:**

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird § 52 Abs. 3 SchFG 1990 dahin gehend geändert, daß der Bewilligungsinhaber die Überprüfung nunmehr von sich aus, dh. ohne dies förmlich bei der Behörde beantragen zu müssen, durch einen Ingenieurkonsulten oder eine betraute Körperschaft durchführen lassen kann; um der Behörde eine geregelte Zeitplanung zu ermöglichen, soll die Vorlage der Bescheinigung jedoch nur bis spätestens zwei Monate vor Ablauf der festgesetzten Überprüfungsfrist zulässig sein.

**Zu § 55 Abs. 2 Z 2:**

Auch bei Nichtbefolgung der anlässlich einer Überprüfung erteilten Anordnungen soll – wie beim Widerrufstatbestand der Z 1 – ein Widerruf erst nach zweimaliger Mahnung zu erfolgen haben.

**Zu § 57 Abs. 1:**

§ 56 Abs. 1 SchFG 1990 wird vereinfacht und den den aktuellen Erfordernissen angepaßt: Das Errichtungsverbot für Hochseilfähren wird durch die Neufassung auf alle Wasserstraßen, ausgenommen den Wiener Donaukanal, ausgedehnt; die Ausnahme des Wiener Donaukanales erfolgt auf Wunsch des Landes Wien und ist auf Grund der dortigen nautischen Verhältnisse sowie des geringen Verkehrsaufkommens gerechtfertigt und vertretbar. Die Ausnahmen vom Errichtungsverbot für Hochseilfähren auf der Wasserstraße Donau im letzten Satzteil des § 56 Abs. 1 SchFG 1990 sind bis dato nie zum Tragen gekommen und können somit entfallen.

**Zu §§ 57 Abs. 2 und 58 Abs. 6 und 7:**

Diese Bestimmungen werden im Hinblick auf das ADN präzisiert.

Ein Verbot von Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter, die mit Wasser mischbar sind, außerhalb von Häfen (§ 57 Abs. 2) würde keinen Sicherheitsgewinn mit sich bringen, da diese Stoffe auch in Hafenbecken nicht entfernt werden können.

Die Einschränkung in § 58 Abs. 6 und 7 auf flüssige gefährliche Güter, die nicht mit Wasser mischbar sind, ist darin begründet und gerechtfertigt, als nur diese mit vertretbarem Aufwand auf der Wasseroberfläche isoliert und von dieser entfernt werden können.

Im Hinblick auf die Möglichkeit der Gemischnutzung von Häfen (siehe Erläuterung zu § 49 Abs. 2) entfällt in § 58 Abs. 7 der Begriff „Ölhafen“.

**Zu § 58 Abs. 4 und 12:**

Daß brennbare Flüssigkeiten zu den gefährlichen Gütern gehören, ist evident. Der Einschub „insbesondere brennbare(r) Flüssigkeiten“ kann daher entfallen.

**Zu § 71 Abs. 4:**

Aus Gründen der Verfahrensökonomie wird auch für das schiffahrtsanlagenrechtliche Verfahren eine vom AVG abweichende Zuständigkeitsregelung wie im Konzessionsverfahren (siehe § 86 Abs. 4) vorgesehen.

**Zu § 72 Abs. 2 Z 13:**

§ 71 Abs. 2 Z 13 SchFG 1990 wird im Hinblick auf das ADN präzisiert.

**Zu § 72 Abs. 4 SchFG 1990:**

Die Übergangsbestimmung kann entfallen; da im Schiffahrtsanlagenrecht keine materiellen Änderungen vorgenommen wurden, ist eine Bestimmung für den Übergang vom SchFG 1990 auf das neue Schiffahrtsgesetz nicht erforderlich.

#### **4. TEIL SCHIFFAHRTSGEWERBERECHT**

**Zu § 78 Abs. 1 Z 1 lit. a:**

Die Definition des EWR-Staatsangehörigen erfolgt bereits in § 40 Abs. 3 Z 1, sodaß in lit. a nur mehr die Kurzbezeichnung zu verwenden ist.

**Zu § 78 Abs. 1 Z 1 lit. c:**

Das Erfordernis des Unternehmenssitzes wird der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes angepaßt.

**Zu § 78 Abs. 1 Z 2 und 3:**

Das Erfordernis des Unternehmenssitzes wird der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes angepaßt.

Im Hinblick auf die Niederlassungsfreiheit im EWR sind bei einem ausländischen Unternehmen, dem Anteilsrechte an einem österreichischen Unternehmen zustehen, die Bedingungen, unter denen dieses Unternehmen errichtet wurde, anzuerkennen, soweit es in einem EWR-Staat errichtet wurde und in einem EWR-Staat seinen Sitz hat.

**Zu § 78 Abs. 3 Z 1:**

Die Definition des EWR-Staates erfolgt bereits in § 78 Abs. 2 Z 2, sodaß in dieser Bestimmung nur mehr die Kurzbezeichnung zu verwenden ist.

**Zu §§ 78 Abs. 5 und 80 Abs. 1 Z 3:**

Richtigstellung von Zitierfehlern.

**Zu § 81 Abs. 2:**

Das Instrument der Kreditgarantie entspricht dem in diesem Zusammenhang angestrebten Zweck besser als eine Bankgarantie, die lediglich einen Haftungsvertrag im Gefolge eines Rechtsgeschäftes darstellt.

**Zu § 83 Abs. 3:**

Mit der Ergänzung des § 82 Abs. 3 SchFG 1990 soll im Interesse der Sicherheit gewährleistet sein, daß eine österreichische Konzession nicht mit Fahrzeugen ausgeübt werden kann, die von einem Staat zugelassen wurden, der nicht über die hohen Sicherheitsstandards der EWR-Staaten verfügt. Davon erfaßt sollen Motorfahrzeuge als Einzel-, Schub- oder Schleppfahrzeuge sein; um weiterhin einen flexiblen Einsatz von Leichtern zwischen den nationalen Schifffahrten zu ermöglichen, sind Leichter – ausgenommen solche für den Transport gefährlicher Güter – von dieser Vorschrift nicht betroffen.

**Zu § 83 Abs. 5:**

Mit dieser Ergänzung des § 82 Abs. 5 SchFG 1990 wird die bisher bereits geübte Verwaltungspraxis festgeschrieben.

**Zu § 84 Abs. 1:**

Um Mißverständnisse hinsichtlich des Betriebsleiters, der unter Umständen den Betrieb leitet (siehe § 78 Abs. 2 Z 1), zu vermeiden, wird das Wort „führen“ durch „betreiben“ ersetzt.

**Zu § 85 Abs. 2 Z 4 und Abs. 4:**

Auch hier kann es zur Verwechslung mit dem Betriebsleiter im Sinne des § 78 Abs. 2 Z 1 kommen; das Wort „Betriebsleiter“ wird durch den Begriff „Betriebsführer“ ersetzt.

**Zu § 85 Abs. 2 SchFG 1990:**

Als Folge der Privatisierung der DDSG hat diese Bestimmung ihre ursprüngliche Bedeutung verloren; sie kann daher entfallen.

**Zu § 88 Abs. 2 SchFG 1990:**

Im Hinblick auf die materiellen Änderungen des Teiles „Schifffahrtsgewerberecht“, die durchwegs Erleichterungen für die Antragsteller darstellen, hat die Übergangsbestimmung des § 88 Abs. 2 SchFG 1990 zu entfallen, sodaß auch bei laufenden Verfahren das geltende Recht anzuwenden ist.

## **5. TEIL SCHIFFSEICHUNG**

**Zu § 91 Abs. 1:**

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und -entlastung ist in Übereinstimmung mit dem Internationalen Schiffseichübereinkommen eine Eichung nur mehr für Fahrzeuge vorgeschrieben, die auf Wasserstraßen eingesetzt werden.

**Zu § 91 Abs. 3:**

§ 98 Abs. 2 SchFG 1990 wird aus systematischen Gründen in § 91 als Abs. 3 wiedergegeben.

**Zu § 90 Abs. 2 SchFG 1990:**

Die Bestimmung – die sich im übrigen gleichlautend in § 94 Abs. 1 und 2 findet – steht in keinem materiellen Zusammenhang mit der Eichpflicht und hat daher zu entfallen.

**Zu § 92 Abs. 1 Z 1:**

Da eine Eichpflicht nur mehr für Fahrzeuge besteht, die Wasserstraßen befahren, ist der Einschub in Z 1 entbehrlich.

**Zu § 92 Abs. 1 Z 3:**

In Übereinstimmung mit dem Internationalen Schiffseichübereinkommen sind auch Fahrgastschiffe von der Eichpflicht ausgenommen; schwimmende Geräte sollen jedoch weiterhin der Eichpflicht unterliegen.

**Zu § 92 Abs. 2:**

Um auch Fahrzeuge, die auf anderen Gewässern als Wasserstraßen verkehren, ebenso wie die von der Eichpflicht gemäß § 92 Abs. 1 ausgenommenen Fahrzeuge über Antrag des Verfügungsberechtigten eichen zu können, wird § 91 Abs. 2 SchFG 1990 entsprechend ergänzt.

**Zu § 93 Abs. 1, 2 und 4:**

Aus Gründen der Verwaltungsentlastung erfolgt die Durchführung der Eichung künftighin ausschließlich durch mit Bescheid anerkannte Klassifikationsgesellschaften oder durch Ingenieurkonsulenten für Maschinenbau (Schiffstechnik). Diese stellen einen Nachweis über eine Eichung aus, auf Grund dessen die Behörde über Antrag den Eichschein ausstellt.

Unterschieden wird nunmehr zwischen der Neueichung als erstmalige Eichung und der Nacheichung anlässlich der Verlängerung der Geltungsdauer der erstmaligen Eichung; überdies ist noch eine amtswegige Eichprüfung vorgesehen, die zu einer Nacheichung gemäß § 95 führen kann.

Das Institut der „Vorläufigen Bescheinigung“ (§ 92 Abs. 7 SchFG 1990) wird beibehalten.

**Zu § 92 Abs. 6 und 7 SchFG 1990:**

Abs. 6 wird im Hinblick auf § 93 Abs. 1 obsolet, das Institut der „Vorläufigen Bescheinigung“ wird in § 93 Abs. 4 beibehalten.

**Zu § 95 Abs. 1:**

Diese Bestimmung regelt die Eichprüfung von Amts wegen und die Nacheichung; die Überschrift wird dem Inhalt der Bestimmung angepaßt.

**Zu § 97 Abs. 2 Z 2 SchFG 1990:**

Der den in Z 2 angeführten Tatbeständen zugrundeliegende Sachverhalt rechtfertigt keine Verwaltungsstrafe.

**Zu § 98:**

Da sich hinsichtlich der materiellen Bestimmungen über die Eichung selbst keine Änderungen ergeben, können die nach dem SchFG 1990 ausgestellten Eichscheine ihre Gültigkeit behalten.

**Zu § 98 Abs. 2 SchFG 1990:**

Siehe Erläuterung zu § 91 Abs. 3.

**6. TEIL  
SCHIFFSZULASSUNG**

**Zu § 101 Abs. 1 Z 1:**

Auch auf den Grenzstrecken sonstiger Grenzgewässer, insbesondere auf dem Inn, findet gewerbsmäßige Schifffahrt statt. Auch für diese Verkehre ist eine ausländische Zulassung ausreichend.

**Zu § 101 Abs. 2:**

Auf die gemäß § 102 Abs. 2 Z 2 SchFG 1990 vorgesehene aufwendige Prüfung des Kriteriums der Gegenseitigkeit kann in den Fällen der gewerbsmäßigen Schifffahrt verzichtet werden, da ein Anwendungsfall praktisch nicht denkbar ist: Zulassungsurkunden, die von einem EWR-Staat auf Grund der Zulassungs-AnerkennungsRL oder der SchiffstechnikRL ausgestellt wurden, sind in ganz Europa anzuerkennen (diese Anerkennung erfolgte bis dato auf Basis des § 102 Abs. 2 Z 1 SchFG 1990); die österreichischen Zulassungsurkunden entsprachen schon bisher dieser Richtlinie. Gemäß Art 3 Abs. 5 der Zulassungs-AnerkennungsRL und Art. 4 Abs. 1 der SchiffstechnikRL gelten Rheinschiffsatteste als Schiffsatteste im Sinne dieser Richtlinie und sind daher nicht eigens anzuführen. Die Zulassungsurkunden der östlich Österreichs gelegenen Donauanrainerstaaten waren auf Grund der Donaukonvention bzw. der bilateralen Abkommen schon bisher gemäß der unverändert in § 101 Abs. 2 beibehaltenen Regelung des § 102 Abs. 2 Z 1 SchFG 1990 anzuerkennen.

**Zu § 101 Abs. 3:**

Die bisherige Praxis hat gezeigt, daß österreichische Zulassungsurkunden für Sportfahrzeuge und die nach dem Muster einer ECE-Empfehlung in Österreich ausgestellten Internationalen Zulassungszertifikate für Sportfahrzeuge in allen europäischen Staaten ohne weiteres anerkannt werden. Das gemäß § 102 Abs. 3 SchFG 1990 in einem aufwendigen Verfahren zu prüfende Kriterium der Gegenseitigkeit kann daher entfallen.

**Zu § 101 Abs. 5:**

Auch nicht gewerbsmäßig eingesetzte Rafts sollen über Antrag zugelassen werden können.

**Zu § 102 Abs. 3:**

Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung sollen Verlängerungen der Geltungsdauer der Zulassung ohne Ausstellung einer neuen Zulassungsurkunde nicht mehr nur zweimal, sondern mehrmals zulässig sein.

**Zu § 102 Abs. 4:**

Die SportbootRL sieht vier verschiedene Auslegungskategorien für Sportboote vor, die über eine höchstzulässige Wellenhöhe und Windstärke definiert werden und dergestalt die Zulassungsfähigkeit von Sportbooten eingrenzen. Aus Gründen der Transparenz werden diese Kriterien in die demonstrative Aufzählung der möglichen Zulassungsbeschränkungen aufgenommen.

Weiters ist nunmehr klargestellt, daß die Zulassung auch unter Festsetzung mehrerer Verwendungszwecke möglich und zulässig ist.

**Zu § 103 Abs. 3 SchFG 1990:**

Seit dem EU-Beitritt Österreichs werden von den österreichischen Zollbehörden keine Zollbesätigungen mehr ausgestellt; die Zulassungsvoraussetzung des § 103 Abs. 3 SchFG 1990 – Vorlage einer Bestätigung eines Zollamtes, daß den zollrechtlichen Bestimmungen entsprochen wurde – kann daher entfallen.

**Zu § 103 Abs. 2, 3, 5 und 6:**

Das ADN sieht mit dem Gefahrgut-Zulassungszeugnis für die Zulassung von Fahrzeugen für den Transport gefährlicher Güter eine eigene Zulassungsurkunde vor, die als solche in Abs. 2 angeführt wird; die Abs. 3, 5 und 6 sind daher entsprechend zu ergänzen.

Auf Grund der Änderungen bei der Zulassungsurkunde für Sportfahrzeuge (siehe Erläuterung zu § 103 Abs. 4) ist aus Abs. 6 die Zulassungsurkunde für Sportfahrzeuge zu streichen und stattdessen die Internationale Zulassungsurkunde für Sportfahrzeuge anzuführen.

**Zu § 103 Abs. 4:**

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird im Rahmen der Zulassung von Sportfahrzeugen hinkünftig nur mehr eine Internationale Zulassungsurkunde für Sportfahrzeuge ausgestellt werden, die nach Form und Inhalt dem von der ECE empfohlenen Internationalen Zulassungszertifikat für Sportfahrzeuge entspricht und damit als solches in ganz Europa gültig ist (siehe auch Erläuterung zu § 101 Abs. 3).

**Zu § 105 SchFG 1990:**

Im Hinblick auf § 103 Abs. 4 und 6 (siehe Erläuterungen dazu) kann § 105 SchFG 1990 entfallen.

**Zu § 108 Abs. 4:**

In Anlehnung an die für das Rheinstromgebiet geltenden Vorschriften kann die Vorschreibung eines Bauscheines bei diesen Fahrzeugekategorien entfallen; das Erfordernis der behördlichen Überprüfung bleibt davon unberührt.

Die Definition des Fahrgastschiffes wird durch den Begriff ersetzt.

**Zu § 108 Abs. 5:**

§ 108 Abs. 5 entspricht § 119 Abs. 4 SchFG 1990 und wird aus systematischen Gründen den Bestimmungen angefügt, auf die er sich bezieht.

**Zu § 109 Abs. 3:**

Die SportbootRL, deren wesentlicher Teil in Österreich durch die Sportboote-Sicherheitsverordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten umgesetzt wurde, sieht vor, daß das Inverkehrbringen und Inbetriebnehmen CE-gekennzeichneter Sportfahrzeuge und Bauteile nicht verboten, eingeschränkt oder behindert werden darf. Dieser Verpflichtung kann nur durch einen Entfall der Erstüberprüfung CE-gekennzeichneter Sportfahrzeuge entsprochen werden.

Die Festsetzung der Übergangsfrist für Typenscheine erfolgt in Übereinstimmung mit Art. 13 Abs. 3 der SportbootRL.

**Zu § 111 Abs. 1:**

Der Inländervorbehalt im zweiten Satz wurde primär geschaffen, um Erfordernisse berücksichtigen zu können, die sich allenfalls aus der österreichischen Neutralität ergeben könnten. Wirtschaftliche Interessen können diesen Vorbehalt im Hinblick auf die Dienstleistungsfreiheit im EWR jedoch nicht mehr begründen.

**Zu Abschnitt V (§§ 114 und 115) SchFG 1990:**

Auf Grund der SportbootRL werden die §§ 114 und 115 Abs. 1 SchFG 1990 obsolet (siehe § 109 Abs. 3 sowie die dazugehörige Erläuterung).

§ 115 Abs. 2 SchFG 1990 kann ebenfalls entfallen, da Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse seit der letzten Novelle des Seeschiffahrtsgesetzes nur mehr für Yachten mit einer Länge ab 24 m ausgestellt werden.

**Zu § 114 Abs. 2 Z 6:**

Auf Grund der Ergänzung des § 101 Abs. 5 (siehe dort) ist der Straftatbestand des § 114 Abs. 2 Z 6 entsprechend zu erweitern.

**Zu § 115:**

Da sich hinsichtlich der materiellen Bestimmungen des Zulassungsrechtes keine Änderungen ergeben, können die nach dem SchFG 1990 ausgestellten Zulassungsurkunden ihre Gültigkeit behalten.

**Zu § 119 Abs. 2 bis 4 SchFG 1990:**

Hinsichtlich der Kennzeichen und des Kreises der zulassungspflichtigen Fahrzeuge ergeben sich im Gegensatz zum Übergang auf das SchFG 1990 keine Änderungen. Eigene Übergangsbestimmungen, wie in § 119 Abs. 2 und 3 SchFG 1990 vorgesehen, sind daher nicht erforderlich.

Bezüglich der Entfalls des § 119 Abs. 4 SchFG 1990 siehe Erläuterung zu § 108 Abs. 5.

## **7. TEIL SCHIFFSFÜHRUNG**

**Zu § 118 Abs. 1 Z 3:**

Auf Grund des Charakters des Bodensees als stehendes Gewässer soll das Bodensee-Schifferpatent nur mehr Befähigungsausweise substituieren, die zur Führung von Fahrzeugen auf Binnengewässern, ausgenommen Wasserstraßen, berechtigen. Da die Anforderungen an das Bodensee-Schifferpatent in allen drei Bodensee-Anrainerstaaten gleich sind, ist es hingegen gerechtfertigt, die Substitutionsmöglichkeit generell auf Inhaber eines Bodensee-Schifferpatentes, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit, zu erweitern.

**Zu § 118 Abs. 1 Z 10:**

Die SchiffsführerRL ermöglicht in Art. 9 und 10 die Ausstellung eigener Bescheinigungen für die Berechtigung zur Führung von Fahrgastschiffen und von Fahrzeugen unter Radar; diese Berechtigungen können erlangt werden, indem entweder eine eigene Prüfung abgelegt wird oder die einschlägigen Gegenstände im Rahmen der Kapitäns- oder Schiffsführerprüfung abgeprüft werden. In ersterem Fall wird eine eigene Bescheinigung ausgestellt, in zweiterem Fall erfolgt ein entsprechender Vermerk im Befähigungsausweis. Ungeachtet dessen, daß Österreich von der Möglichkeit der Ausstellung einer eigenen Bescheinigung nicht Gebrauch machen wird, dh. die beiden angeführten Berechtigungen in Österreich ausschließlich im Rahmen der Kapitäns- oder Schiffsführerprüfung erworben werden können, sind auf Grund der SchiffsführerRL „Einzelbescheinigungen“ als solche anzuerkennen. Inhaber entsprechender, auf der Grundlage der SchiffsführerRL ausgestellter ausländischer Bescheinigungen benötigen daher keine entsprechende inländische Bescheinigung und sind somit in den Ausnahmekatalog des § 118 Abs. 1 aufzunehmen.

Gleiches soll für die Berechtigung zur Führung und Wartung von Schiffsmaschinen sowie zur Führung von Fahrzeugen für den Transport gefährlicher Güter gelten.

**Zu § 118 Abs. 2:**

Auf die gemäß § 123 Abs. 2 Z 2 SchFG 1990 vorgesehene aufwendige Prüfung des Kriteriums der Gegenseitigkeit kann in den Fällen der gewerbsmäßigen Schifffahrt verzichtet werden, da ein Anwendungsfall praktisch nicht denkbar ist: Befähigungsausweise, die von einem EWR-Staat auf Grund der SchiffsführerRL ausgestellt wurden oder im Katalog der Patent-AnerkennungsRL aufgeführt sind, sind in ganz Europa anzuerkennen (diese Anerkennung erfolgte bis dato auf Basis der Bestimmung des § 123 Abs. 2 Z 1 SchFG 1990; siehe auch Erläuterung zu § 121 Abs. 1); das österreichische Kapitänspatent A und Schiffsführerpatent A nach SchFG 1990 sind im Katalog der letztgenannten Richtlinie enthalten. Gemäß Art. 2 der Patent-AnerkennungsRL und Art. 1 Abs. 4 der SchiffsführerRL Art 2 gelten Rheinschifferpatente als Patente im Sinne dieser Richtlinien und sind daher von diesen umfaßt. Die Befähigungsausweise der östlich Österreichs gelegenen Donauanrainerstaaten waren auf Grund der D-

naukonvention bzw. der bilateralen Abkommen schon bisher gemäß der unverändert in § 118 Abs. 2 beibehaltenen Regelung des § 123 Abs. 2 Z 1 SchFG 1990 anzuerkennen.

#### **Zu § 118 Abs. 3:**

Auch hier kann auf die gemäß § 123 Abs. 3 SchFG 1990 vorzunehmende aufwendige Prüfung der Gegenseitigkeit verzichtet werden, da die bisherige Praxis gezeigt hat, daß österreichische Sportbootführerscheine und die nach dem Muster der ECE von Österreich ausgestellten Internationalen Zertifikate für Führer von Sportfahrzeugen in allen europäischen Staaten ohne weiteres anerkannt werden.

#### **Zu § 118 Abs. 5:**

Kernpunkt der raftingspezifischen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes ist die im Hinblick auf die in den letzten Jahren erheblich gestiegene Attraktivität des Raftings und die zahlreichen, teilweise tödlichen Unfälle aus Gründen der Sicherheit der Schifffahrt und von Menschenleben gebotene Normierung einer generellen, nicht wie bisher auf die gewerbsmäßige Schifffahrt beschränkten Führerscheinplicht für das Führen von Rafts.

#### **Zu § 118 Abs. 6:**

Um dem Bundesheer auch weiterhin die lediglich fallweise stattfindende Führung von Verbänden mit den bestehenden militärischen Befähigungsausweisen zu ermöglichen, wird für diesen Bereich die bestehende Rechtslage beibehalten.

#### **Zu § 119 Abs. 4:**

Wie bereits erwähnt (siehe Erläuterung zu § 118 Abs. 1 Z 10) ermöglicht die SchiffsführerRL in Art. 10 die Ausstellung einer eigenen Bescheinigung für die Berechtigung zur Führung von Fahrgastschiffen; ungeachtet dessen, daß – wie ebenfalls bereits ausgeführt – Österreich von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch machen wird, sind auf Grund der SchiffsführerRL ausländische „Einzelbescheinigungen“ für die Berechtigung zur Führung von Fahrgastschiffen als solche anzuerkennen, dh. in den Ausnahmekatalog des § 118 Abs. 1 aufzunehmen. Um den Querverweis zwischen § 118 Abs. 1 Z 10 und § 119 Abs. 4 rechtstechnisch zu ermöglichen, ist die Tätigkeit, auf die sich die „Einzelbescheinigung“ bezieht, in diese Bestimmung aufzunehmen.

Das ADN sieht für die Sachkundigen für den Transport gefährlicher Güter einen eigenen Befähigungsausweis vor und regelt auch die zur Erlangung dieser Berechtigung erforderliche Schulung. Um mit der zu erlassenden ADN-Verordnung auch Bestimmungen über diese Schulung erlassen können, ist die Verordnungsermächtigung des § 119 Abs. 4, letzter Satz, entsprechend zu ergänzen.

#### **Zu § 121 Abs. 1:**

In Erfüllung der Patent-AnerkennungsRL und der SchiffsführerRL wird dem im übrigen unverändert gebliebenen § 126 SchFG 1990 über die für den Einzelfall vorgesehene Anerkennung ausländischer Befähigungsausweise ein Absatz vorangestellt, der die generelle Gleichstellung bestimmter bzw. unter bestimmten Voraussetzungen erlangter ausländischer Befähigungsausweise mit einem österreichischen Kapitänspatent – Seen und Flüsse (§ 123 Abs. 1 Z 2; = Kapitänspatent B nach SchFG 1990) vorsieht.

Für die Gleichstellung mit einem österreichischen Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt B (§ 123 Abs. 1 Z 1; = Kapitänspatent A nach SchFG 1990) ist der Nachweis der Absolvierung von jeweils acht Fahrten zu Berg und zu Tal erforderlich; die Anhebung der Zahl der bisher erforderlichen fünf Fahrten wird in Anlehnung an die für den Rhein geltenden Vorschriften vorgenommen. Die Vorschreibung dieses zusätzlichen Erfordernisses ist gemäß Art. 3 Abs. 5 der Patent-AnerkennungsRL und Art. 8 Abs. 2 der SchiffsführerRL ausdrücklich gestattet. § 121 Abs. 1, letzter Satz, regelt das Verfahren zur Erlangung dieses Nachweises.

Weiters muß der Patentinhaber das 21. Lebensjahr vollendet haben; die Vorschreibung dieser Einschränkung – die Erteilung von Schifferpatenten ist nach der SchiffsführerRL schon ab dem 18. Lebensjahr möglich – ist gemäß Art. 5 der SchiffsführerRL ebenfalls ausdrücklich gestattet. Wie bereits erwähnt, gelten Rheinschifferpatente gemäß Art. 2 der Patent-AnerkennungsRL und Art. 1 Abs. 4 der SchiffsführerRL als Patente im Sinne dieser Richtlinien und müssen daher nicht eigens angeführt werden.

Gleiches gilt für die in der Patent-AnerkennungsRL in der Fassung des EWR-Vertrages ramentlich und taxativ angeführten europäischen Befähigungsausweise für die Großschifffahrt auf Wasserstraßen, deren gegenseitige europaweite Anerkennung die Richtlinie zum Gegenstand hat.

Die SchiffsführerRL normiert einheitliche Mindeststandards für die Erlangung von Befähigungsausweisen ab einem bestimmten, in Art. 1 Abs. 3 und 3 Abs. 1 der Richtlinie definierten Berechtigungsumfang (siehe dazu Erläuterung zu § 123 Abs. 1). Diese Standards sind nunmehr auch der Erlangung der entsprechenden österreichischen Befähigungsausweise zugrunde zu legen, sodaß auf Grund der SchiffsführerRL ausgestellte ausländische Schifferpatente jedenfalls diesen österreichischen Befähigungsausweisen gleichzuhalten sind.

#### **Zu § 123 Abs. 1:**

Art. 1 Abs. 3 der SchiffsführerRL sieht zwei Arten von Patenten vor: Das Schifferpatent der Klasse A für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme des Rheins und das Schifferpatent der Klasse B für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme der Seeschiffahrtsstraßen und des Rheins. In Österreich kann lediglich das Schifferpatent der Klasse B erworben werden, da Österreich über keine Seeschiffahrtsstraßen verfügt.

Der Berechtigungsumfang beider Schifferpatente in sachlicher Hinsicht umfaßt gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie Fahrzeuge für den Güterverkehr mit einer Länge ab 20 m sowie Fahrgastschiffe, dh. Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen zugelassen sind, unabhängig von ihrer Länge. Das bedeutet, daß für die Führung der genannten Fahrzeugarten auf Wasserstraßen jedenfalls ein Schifferpatent der Klasse B erforderlich ist und dieses das Kapitänspatent A nach SchFG 1990 ersetzt.

Ungeachtet dieser Beschränkungen des Geltungsbereiches der Richtlinie wird deren Systematik aus Gründen der Rechtseinheitlichkeit und Übersichtlichkeit allen Befähigungsausweisen zugrunde gelegt.

Dies bedingt zum einen eine Umbenennung des Kapitänspatentes A nach SchFG 1990 sowie in der Folge aller anderen Patente und zum anderen eine Herabsetzung des Berechtigungsumfanges der bisherigen Schiffsführerpatente A und B nach SchFG 1990 hinsichtlich der Fahrzeuglänge. Weiters wird der Berechtigungsumfang des Schiffsführerpatentes – 10 m aus Gründen der Einheitlichkeit (vergleiche Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt B und Schiffsführerpatent 20 m) sowie der Vereinfachung (bisher mußten für die Erlangung der Berechtigung zur Führung von Fahrzeugen auf allen österreichischen Gewässern zwei Befähigungsausweise erworben werden) auf sämtliche Binnengewässer ausgedehnt. Der unzureichenden Rechtsgrundlage des SchFG 1990 hinsichtlich der Befähigungsausweise für Rafts wird durch Schaffung eines eigenen „Raftpatentes“ Rechnung getragen.

#### **Zu § 123 Abs. 2:**

Gemäß Art. 3 Abs. 1 der SchiffsführerRL ist für den Berechtigungsumfang des Patentbesitzers hinsichtlich der Fahrzeuglänge bei Verbänden deren Gesamtlänge maßgeblich.

#### **Zu § 123 Abs. 3:**

Da für Rafts nunmehr ein eigenes Patent vorgesehen ist (siehe Erläuterung zu § 123 Abs. 1), sind diese vom Geltungsbereich des § 128 Abs. 2 SchFG 1990 auszunehmen.

Für die Führung von Fähren ist auf Grund der SchiffsführerRL und deren Anwendung auch auf Nichtwasserstraßen unabhängig von deren Länge nunmehr ein Kapitänspatent erforderlich, da diese in jedem Fall als Fahrgastschiffe zu qualifizieren sind (siehe Erläuterung zu § 128 Abs. 1). Fähren sind daher ebenfalls vom Geltungsbereich des § 128 Abs. 2 SchFG 1990 auszunehmen.

Die Maßgabe, derartige Befähigungsausweise auf die jeweilige Fahrzeugart einzuschränken, ist sachlich nicht gerechtfertigt; der Inhalt der Wortfolge „unter Berücksichtigung des § 129 Abs. 1“ ist daher nicht zu übernehmen.

#### **Zu § 124 Abs. 1:**

Der Sinngehalt von § 124 Abs. 1 SchFG 1990 bleibt grundsätzlich unverändert. Aus Gründen der Transparenz und Übersichtlichkeit werden die für die einzelnen Patente möglichen und sinnvollen Einschränkungen aufgegliedert.

Das Muster des Schifferpatentes in Anhang I der SchiffsführerRL sieht zusätzlich zu den gemäß § 129 Abs. 1 SchFG 1990 vorgesehenen Einschränkungen auch eine Einschränkungsmöglichkeit hinsichtlich der Tragfähigkeit vor. Diese ist daher in die Aufzählung des § 124 Abs. 1 Z 1 aufzunehmen.

#### **Zu § 124 Abs. 1 Z 1 lit. d:**

Bei dieser Bestimmung handelt es sich um eine *lex specialis* für die bestehende österreichische Fahrgast- und Fährschiffahrt.

Wie in der Erläuterung zu § 123 Abs. 1 bereits ausgeführt, ist für die Führung von Fahrgastschiffen und damit auch Fähren unabhängig von deren Länge ein Kapitänspatent erforderlich. Hiezu ist festzuhalten, daß die Mehrzahl der Fahrgastschiffe und etliche Fähren auf den österreichischen Gewässern – nicht zuletzt auf Grund der geltenden Patent-Längengrenzen – eine Länge von knapp unter 30m aufweisen. In Anbetracht der neuen Patente würde dies bedeuten, daß Antragsteller, die lediglich den Erwerb der Berechtigung zur Führung von Fahrgastschiffen bzw. von Fähren mit einer Länge von weniger als 30m anstreben und nach alter Rechtslage mit einem Schiffsführerpatent C oder D bzw. A oder B nach SchFG 1990 das Auslangen gefunden hätten, nunmehr eine Fahrpraxis nachzuweisen hätten, deren Dauer das tatsächliche Erfordernis für den angestrebten Berechtigungsumfang weit übersteigt.

Diesem unbilligen und unbefriedigenden Ergebnis wird durch die in § 124 Abs. 1 lit. d vorgesehene Einräumung der Möglichkeit Rechnung getragen, für diese Fahrzeugkategorien eine Längeneinschränkung zu beantragen. In diesem Fall gilt:

- Hinsichtlich Praxisdauer:  
Diese beträgt gemäß § 128 Abs. 2 nur die Hälfte der für das jeweilige Kapitänspatent erforderlichen Dauer (eingeschränktes Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt B: zwölf Monate; eingeschränktes Kapitänspatent – Seen und Flüsse: sechs Monate).
- Hinsichtlich Praxisfahrzeug:  
Dieses hat eine gemäß § 128 Abs. 4 Z 2 bzw. 3 entsprechend reduzierte Mindestlänge aufzuweisen (eingeschränktes Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt B: 10 m; eingeschränktes Kapitänspatent – Seen und Flüsse: 15m).
- Hinsichtlich Prüfungsfahrzeug:  
Dieses hat eine gemäß § 130 Abs. 7 ebenfalls entsprechend reduzierte Mindestlänge aufzuweisen (laut geübter Verwaltungspraxis für eingeschränktes Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt B: 10m, für eingeschränktes Kapitänspatent – Seen und Flüsse: 15m).

Wegen der für Wasserstraßen auf Grund der SchiffsführerRL geltenden 20-m-Längengrenze kann für diese Gewässer nur eine Einschränkungsmöglichkeit bis zu 20m normiert werden.

**Zu § 124 Abs. 3 und 4:**

Mit diesen Bestimmungen wird Art. 6 Abs. 2 der SchiffsführerRL erfüllt.

In der Praxis ergeben sich immer wieder Probleme bei der Ausstellung von ärztlichen Gutachten durch Amtsärzte. Der Verzicht auf ein amtsärztliches Gutachten – welches natürlich trotzdem weiterhin vorgelegt werden kann – in § 124 Abs. 4 ist vertretbar.

Die Ausstellung eines neuen Patentbesitzes bei erfolgtem Nachweis gemäß § 124 Abs. 4, letzter Satz, ist erforderlich, weil die Befähigungsausweise gemäß der SchiffsführerRL in Form eines eingeschweißten Ausweises in Scheckkartenformat auszustellen sind.

**Zu § 124 Abs. 5:**

Siehe Erläuterung zu ärztlichem Gutachten bei § 124 Abs. 4.

**Zu § 125 Abs. 2 Z 1:**

Gemäß Art. 5 der SchiffsführerRL beträgt das Mindestalter für das Schifferpatent der Klasse B 21 Jahre.

**Zu § 130 Abs. 2 Z 5 SchFG 1990:**

Die SchiffsführerRL sieht die Reifeprüfung als Voraussetzung für die Erlangung des Schifferpatentes der Klasse B nicht vor.

**Zu § 130 Abs. 3 bis 6 SchFG 1990:**

Die Gegenstände dieser Bestimmungen werden aus systematischen Gründen als eigene Paragraphen (§§ 126, 127, 128) wiedergegeben.

**Zu § 130 Abs. 7 bis 10 SchFG 1990:**

Die in diesen Bestimmungen enthaltenen Nachsichtsmöglichkeiten wurden praktisch nie in Anspruch genommen und können daher entfallen.

**Zu § 126:**

Diese Bestimmung regelt den Inhalt des § 130 Abs. 3 SchFG 1990.

Zum Entfall des amtsärztlichen Gutachtens siehe Erläuterung zu § 124 Abs. 4. Die Herabsetzung des zulässigen Ausstellungsdatums des Gutachtens von nicht mehr als sechs Monate auf nicht mehr als drei Monate vor Antragstellung in Abs. 1 erfolgt in Angleichung an die einschlägige Bestimmung im Konzessionsteil.

Die Überprüfung der körperlichen und geistigen Eignung bei der Erteilung von Kfz-Lenkerberechtigungen wird durch eine EU-Richtlinie geregelt, die zum Teil strengere Anforderungen an die körperliche und geistige Eignung stellt, als die derzeit in Österreich geltenden. Es ist daher vertretbar und gerechtfertigt, in Abs. 2 die in § 130 Abs. 3 SchFG 1990 vorgesehene Substitutionsmöglichkeit des eigentlichen Nachweises durch eine im Inland zu Recht bestehende Kfz-Lenkerberechtigung auf eine solche aller EWR-Staaten auszudehnen.

**Zu § 127:**

Diese Bestimmung regelt den Inhalt des § 130 Abs. 4 SchFG 1990.

Auch wenn der Bewerber wegen einer oder mehrerer grob fahrlässig begangener strafbarer Handlungen zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurde, soll die Verlässlichkeit nicht mehr gegeben sein; das Kriterium der Vorsätzlichkeit entfällt daher. Die im letzten Satzteil des § 130 Abs. 4 SchFG 1990 angeführten Kriterien haben den Beurteilungsrahmen der Verlässlichkeit unverhältnismäßig eingeengt und in der Verwaltungspraxis überdies erhebliche Wertungsprobleme mit sich gebracht, sodaß diese ebenfalls entfallen.

Abs. 2 ist in Angleichung an die einschlägige Bestimmung im Konzessionsteil formuliert.

Die Überprüfung der Verlässlichkeit bei der Erteilung von Kfz-Lenkerberechtigungen ist zwar nicht durch eine EU-Vorschrift geregelt, wird jedoch unbeschadet dessen in allen europäischen Ländern vorgenommen. Es ist daher auch bei der Überprüfung der Verlässlichkeit vertretbar und gerechtfertigt, in Abs. 3 die in § 130 Abs. 4 SchFG 1990 vorgesehene Substitutionsmöglichkeit des eigentlichen Nachweises durch eine im Inland zu Recht bestehende Kfz-Lenkerberechtigung auf eine solche aller EWR-Staaten auszudehnen.

#### **Zu § 128 Abs. 1:**

Diese Bestimmung regelt den Inhalt des § 130 Abs. 5 SchFG 1990.

Art 7 Abs. 1 der SchiffsführerRL sieht für den Erwerb des Schifferpatentes der Klasse B (=Kapitänspatent A nach SchFG 1990) eine mindestens vierjährige Berufserfahrung als Mitglied einer Decksmannschaft vor, wobei die Dauer dieser Fahrpraxis unter anderem gemäß Art. 7 Abs. 4 der SchiffsführerRL um höchstens drei Jahre, also auf höchstens ein Jahr, verkürzt werden kann, wenn der Bewerber eine praktische Prüfung ablegt.

In Österreich ist die praktische Prüfung obligatorisch. Die Dauer der Fahrpraxis für den Erwerb des dem Schifferpatent der Klasse B entsprechenden österreichischen Kapitänspatentes – Seen und Flüsse (= Kapitänspatent B nach SchFG 1990; siehe Erläuterung zu § 121 Abs. 1) wurde daher mit einem Jahr festgesetzt.

§ 130 Abs. 5 Z 1 SchFG 1990 normiert für das Kapitänspatent A nach SchFG 1990 gegenüber dem Kapitänspatent B nach SchFG 1990 die doppelte Praxiszeit. Die Fahrpraxis für das Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt B wurde deshalb mit zwei Jahren festgelegt. Zum zusätzlichen Erfordernis der acht Fahrten auf den verbliebenen Fließstrecken der österreichischen Donau siehe Erläuterung zu § 121 Abs. 1.

Die Vorschreibung der Fahrpraxis für die übrigen Befähigungsausweise wird in Abstufung der für das Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt B vorgesehenen vorgenommen; für das an die Stelle des Schiffsführerpatentes A nach SchFG 1990 getretene Schiffsführerpatent – 20m entfällt das Erfordernis der Streckenfahrten.

#### **Zu § 128 Abs. 2:**

Siehe Erläuterung zu § 124 Abs. 1 Z 1 lit. d.

#### **Zu § 128 Abs. 3:**

Gemäß Art. 7 Abs. 2 der Schiffsführer RL kann die Fahrpraxis auf den Wasserstraßen aller EU-Mitgliedstaaten erworben werden. Abs. 3 setzt diese Bestimmung der SchiffsführerRL für diejenigen Befähigungsausweise um, deren Geltungsbereich sich auf Wasserstraßen erstreckt und für deren Erwerb eine Fahrpraxis nachzuweisen ist. Mit dem letzten Satz wird klargestellt, daß die Fahrpraxis für „Raftpatente“ auf Wildwassern zu erbringen ist.

#### **Zu § 128 Abs. 4:**

Mit dieser Bestimmung wird die bereits bestehende Regelung des § 130 Abs. 5 SchFG 1990 in Entsprechung der bisherigen Verwaltungspraxis festgeschrieben.

Zu Z 2 und Z 3 letzter Satzteil siehe auch Erläuterung zu § 124 Abs. 1 Z 1 lit. d.

#### **Zu § 128 Abs. 5:**

Die Bestimmung erfüllt Art. 7 Abs. 1 der SchiffsführerRL; die Definition des Mitgliedes einer Decksmannschaft entspricht Art. 2 lit. c der SchiffsführerRL.

#### **Zu § 129:**

Das SchFG 1990 regelt sämtliche Zulassungsvoraussetzungen im SchFG 1990 selbst, ausgenommen den Nachweis der Ausbildung in Erster Hilfe und den der Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen, die in der Schiffsführerverordnung geregelt werden. Aus systematischen Gründen werden die entsprechenden Bestimmungen der Schiffsführerverordnung in das Gesetz selbst übernommen.

Ergänzt wird die Aufzählung derjenigen Institutionen, deren Bescheinigungen über die erfolgreiche Ablegung eines Erste-Hilfe-Kurses als Ausbildungsnachweis anzuerkennen sind, in Anpassung an die aktuelle Fassung der Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung um die Johnniter-Unfall-Hilfe in Österreich sowie Rettungs- oder Krankenbeförderungsdienste einer Gæbietskörperschaft, die derartige Ausbildungen ebenfalls vornehmen.

#### **Zu § 130 Abs. 3 und 4:**

Die Fachgebetsgruppen werden in Abs. 3 entsprechend Anhang II, Kapitel A, Teil 2, sowie Anhang II, Kapitel B und C, der SchiffsführerRL normiert. Abs. 4 sieht vor, die näheren Bestimmungen, die sich im wesentlichen ebenfalls an den entsprechenden Bestimmungen der SchiffsführerRL zu orientieren haben werden, im Verordnungsweg zu erlassen.

#### **Zu § 130 Abs. 7:**

Siehe die diese Bestimmung betreffenden Ausführungen in der Erläuterung zu § 124 Abs. 1 Z 1 lit d.

#### **Zu § 130 Abs. 8:**

In der Vergangenheit sind bei den Prüfungen gelegentlich Probleme hinsichtlich der Verfügbarkeit über eine geeignete Schiffahrtsanlage aufgetreten. Mit der Ergänzung des § 131 Abs. 7 SchFG 1990 wird die Verpflichtung des Kandidaten normiert, auch für die Beistellung einer geeigneten Schiffahrtsanlage Sorge zu tragen.

#### **Zu § 131 Abs. 1:**

Bei der Einschränkung der Prüfungsgebiete handelt es sich um eine hoheitliche Aufgabe, die von der Behörde und nicht von der Prüfungskommission wahrzunehmen ist.

#### **Zu § 132 Abs. 1 bis 3:**

§ 132 Abs. 1 bis 3 enthält keine materiellen Änderungen. Aus systematischen Gründen – die einzelnen Prüfungsgegenstände werden durch Verordnung festgelegt (siehe Erläuterung zu § 130 Abs. 3 und 4) – erfolgt die Zuordnung der einzelnen Prüfungsgegenstände zu den einzelnen Fachprüfern ebenfalls durch Verordnung.

#### **Zu § 132 Abs. 4:**

Um Engpässe bei der Bestellung technischer Prüfer zu vermeiden, wird die Möglichkeit, statt aktiver Bediensteter des höheren technischen Dienstes auch andere Bedienstete zu bestellen, auf solche Bedienstete ausgedehnt, die dem gehobenen technischen Dienst angehören, ohne eine Reifeprüfung an einer Höheren Technischen Lehranstalt abgelegt zu haben. Das Erfordernis, daß diese in ihrem Wirkungsbereich mit Angelegenheiten des Schiffahrtswesens befaßt sein müssen, bleibt davon unberührt.

#### **Zu § 132 Abs. 8:**

Auf Grund der spezifischen Anforderungen an die praktische Prüfung für das Schiffsführerpatent-Raft (siehe Erläuterung zu § 132 Abs. 9) beziehen sich die Anforderungen an den technischen Prüfer und den Prüfer für die praktische Prüfung gemäß § 132 Abs. 2 nur auf Befähigungsausweise gemäß § 123 Abs. 1 Z 4 bis 6.

**Zu § 132 Abs. 9:**

Bei der Bestellung von technischen Prüfern und Prüfern für die praktische Prüfung ist es beim „Raftpatent“ immer wieder zu Problemen gekommen, da nur die wenigsten Landesbediensteten über einen solchen verfügen. Mit dem neuen Abs. 9 soll diesem Umstand Rechnung getragen werden.

Stehen Bedienstete mit einem „Raftpatent“ zur Verfügung, so sind diese in erster Linie zu technischen Prüfern und Prüfern für die praktische Prüfung zu bestellen. Stehen keine Bediensteten mit diesem Patent zur Verfügung, so sind Bedienstete zu bestellen, die zumindest ein Schiffsführerpatent – 10m – Seen und Flüsse bzw. das äquivalente Schiffsführerpatent D nach SchFG 1990 besitzen. In diesem Fall – und nur in diesem Fall – können die im zweiten Satz angeführten Sachkundigen, deren Heranziehung in einigen Bundesländern bereits geübte Praxis ist, als Berater für die praktische Prüfung herangezogen werden.

**Zu § 134 Abs. 2:**

Bei der Vorschreibung der Rückstellung entzogener Befähigungsausweise ist es in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen gekommen. Aus diesem Grund wird eine Vorschrift analog des § 106 Abs. 3 geschaffen.

**Zu § 134 Abs. 3:**

Mit der Ergänzung des Abs. 2 soll dem Umstand Rechnung getragen werden, daß derartige Eintragungen im Hinblick auf die von der SchiffsführerRL vorgesehene Ausweisform (siehe Erläuterung zu § 124 Abs. 2) in Zukunft nicht immer machbar sein werden.

**Zu § 135:**

Diese § 6 ergänzende Bestimmung wurde in Anlehnung an die einschlägigen, bewährten Vorschriften des KFG 1967 formuliert.

**Zu § 137 Abs. 1 Z 1:**

Die sich auf die in § 119 Abs. 4 angeführten Tätigkeiten beziehenden Befähigungsausweise sind überwiegend für die Wasserstraße von Relevanz, sodaß für diese die Zuständigkeit des Bundesministers normiert wird.

**Zu § 137 Abs. 1 Z 4:**

Für die Raftpatente wird die Zuständigkeit der vom Rafting hauptsächlich betroffenen Landeshauptmänner festgelegt.

**Zu § 138 Abs. 2 Z 1:**

Die Ergänzung ist auf Grund des neuen § 135 erforderlich.

**Zu § 139 Abs. 1:**

Auch die auf Grund des SchFG 1990 ausgestellten Befähigungsausweise sollen weitergelten; aus Gründen der Rechtssicherheit und -klarheit werden die Ersetzungsmöglichkeiten gesetzlich determiniert.

**Zu § 139 Abs. 3:**

Um Interessierten für eine gewisse Übergangszeit auch nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes die Möglichkeit zu geben, Patente nach dem SchFG 1990 zu erwerben, wird eine eigene Übergangsbestimmung normiert.

**Zu § 138 Abs. 2 SchFG 1990:**

Da die in § 138 Abs. 2 SchFG 1990 eingeräumte Übergangsfrist bereits abgelaufen ist, kann Abs. 2 entfallen.

**8. TEIL  
SCHIFFSFÜHRERSCHULEN**

**Zu §§ 140 und 141:**

Mit der Ergänzung und dem Verweis auf § 75 Abs. 2 ist klargestellt, daß nur die gewerbsmäßige Schulung einer Bewilligung bedarf.

Eine Befristung der Bewilligung ist nicht mehr vorgesehen.

**Zu § 142 SchFG 1990:**

Eine Schulung durch den Bund oder die Länder erfolgt per se nicht gewerbsmäßig, sodaß diese Bestimmung entfallen kann.

**Zu § 142 Abs. 2:**

Der Standort der Schiffsführerschule hat sich im Inland zu befinden; eine Genehmigung sogenannter „Außenkurse“ ist nicht mehr erforderlich.

**Zu § 142 Abs. 5:**

Siehe Erläuterung zu § 143 Abs. 1 Z 1 lit. c und e sowie Z 4 und Abs. 2 SchFG 1990.

**Zu § 143 Abs. 1 Z 1 lit. c und e sowie Z 4 und Abs. 2 SchFG 1990:**

Ein inländischer Wohnsitz (§ 143 Abs. 1 Z 1 lit. c SchFG 1990) und eine Fahrpraxis (§ 143 Abs. 1 Z 1 lit. e SchFG 1990) des Bewilligungswerbers ist ebenso nicht mehr vorgesehen wie der erforderliche Nachweis der Verfügungsmöglichkeit über geeignete Schulungsräume (§ 143 Abs. 2 Z 1 SchFG 1990) sowie Lehrpläne und Lehrbehelfe (§ 143 Abs. 2 Z 2 SchFG 1990).

Es ist kein einziger Fall bekannt, in welchem Gemeinden oder Gemeindeverbände eine Schiffsführerschule betreiben wollten; § 143 Abs. 1 Z 4 SchFG 1990 kann daher ebenfalls entfallen.

Der Inhalt des § 143 Abs. 2 Z 3 und 4 SchFG 1990 wird als eigener Absatz (siehe § 142 Abs. 5) wiedergegeben.

**Zu §§ 144 bis 148 SchFG 1990:**

Der Inhalt des § 144 SchFG 1990 wird als § 142 Abs. 3 wiedergegeben.

Der Inhalt des § 145 SchFG 1990 wird als § 142 Abs. 2 wiedergegeben.

Die §§ 146 bis 148 SchFG 1990 können entfallen.

**Zu §§ 143 und 144:**

Diese Bestimmungen regeln das Bewilligungsverfahren.

Demnach sind nur mehr das Vorliegen der persönlichen Voraussetzungen, die Berechtigung des Lehrpersonals sowie die Verfügungsberechtigung über geeignete Fahrzeuge und Schiffsfahrtsanlagen nachzuweisen. Ein formeller (Feststellungs-)Bescheid ist nur bei Nichtvorliegen einer dieser Voraussetzungen zu erlassen. Bei Erfüllung der Voraussetzungen ist eine Bescheinigung auszustellen, welche als Bescheid gilt.

**Zu § 149 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2 Z 3 und 4 SchFG 1990:**

Der Entfall dieser Tatbestände ergibt sich daraus, daß diese keine Genehmigungsvoraussetzungen mehr darstellen.

**Zu § 151 SchFG 1990:**

Eine spezifische Aufsicht über das Schiffsführerschulengewerbe ist nicht mehr vorgesehen.

**Zu § 152 Abs. 2 Z 4, 5 und 6 SchFG 1990:**

Der Entfall dieser Tatbestände ergibt sich daraus, daß diese keine Genehmigungsvoraussetzungen mehr darstellen.

**Zu § 148:**

Bestehende Schiffsführerschulenzulassungen sollen als Zulassungen im Sinne dieses Teiles weitergelten.

**9. TEIL  
SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

**Zu § 149 Abs. 2:**

Mit dem späteren Inkrafttreten des 6. und 7. Teiles wird dem Verordnungsgeber und den vollziehenden Behörden die erforderliche Übergangsfrist eingeräumt.

**Zu § 149 Abs. 3:**

Der letzte Satz wurde umformuliert, um für den Fall künftiger Novellierungen die entsprechenden Inkrafttretensbestimmungen nach derjenigen dieses Bundesgesetzes abfassen zu können.

**Zu § 150:**

Aus Gründen der Rechtsklarheit wird das SchFG 1990 formell außer Kraft gesetzt.

**Zu § 151:**

Mit dieser Bestimmung wird die Rechtsgrundlage für die Weitergeltung der auf Grund des SchFG 1990 erlassenen Durchführungsverordnungen geschaffen.

**Zu § 152:**

Siehe Erläuterung zu § 1 Abs. 5 SchFG 1990.

**Zu § 153 Abs. 2:**

Der 2. Teil dieses Bundesgesetzes enthält Bestimmungen (zB § 38 Abs. 7), die eine Vollziehung durch Zollorgane bzw. die Zollverwaltung vorsehen. Die Vollzugsklausel wird daher entsprechend ergänzt.

**ANLAGE 2:**

**Zu Anlage 2 Z 1:**

Gemäß Anlage 2 Z 1 SchFG 1990 endet der Bereich der Wasserstraße rund 1,2 km unterhalb des Wehres II des Entlastungsgerinnes. Auf Grund der Verkehrsentwicklung sowie der Situierung des Kraftwerkes Freudenu ist dafür Sorge zu tragen, daß auch der Teil bis unmittelbar unterhalb des Wehres für die Großschifffahrt zugänglich gemacht werden kann.