

Vorblatt

Problem:

Da sich der Seeschifffahrt verschriebene Investoren aus Österreich zurückgezogen haben, befährt derzeit kein einziges von ehemals über dreißig Schiffen die Meere unter österreichischer Flagge. Weiterentwicklungen in der Seeschifffahrt und die deutlich gestiegenen Anforderungen des Unionsrechts an Schiffsbetreiber, aber auch an einzelstaatliche Verwaltungen mit dem damit verbundenen personellen und finanziellen Aufwand zur Aufrechterhaltung der erforderlichen Infrastruktur, stehen in keinem Verhältnis zum – nicht mehr vorhandenen – Bedarf. Ein umfassendes Seerechtssystem, für das es keine Adressaten mehr gibt, hat für das Binnenland Österreich seine Sinnhaftigkeit verloren.

Ebenso steht das durch verfassungsgerichtliches Erkenntnis bewirkte Erfordernis der Schaffung von Einrichtungen zum Erwerb eines amtlichen Befähigungsausweises zur selbstständigen Führung von Yachten auf See in keiner Relation zum Zweck der Ermöglichung des Erwerbs eines – in seiner Anerkennung durch Küstenstaaten durch keinerlei internationale Vereinbarungen abgesicherten – Befähigungsnachweises für ausschließlich im Ausland stattfindende Freizeitaktivitäten. Dies besagt nicht, dass nicht andere, vor allem kostenneutrale Möglichkeiten bestehen, Österreicherinnen und Österreichern bei der Ausübung des Yachtsports in Küstenstaaten Hilfestellung zu geben.

Ziel:

Rückzug des Binnenlands Österreich aus der gewerbsmäßigen Seeschifffahrt; verfassungskonforme Regelung von Befähigungsausweisen für den Yachtsport auf See.

Inhalt / Problemlösung:

Entfall der Möglichkeit, ein Seeschiff in Österreich zuzulassen; Festlegung der notwendigen Anforderungen an den Yachtsport betreuende Organisationen, um auf Grundlage der von ihnen im Privatrechtsverhältnis ausgestellten Befähigungsausweise (Ausbildungsnachweise) zur selbstständigen Führung von Yachten auf See Internationale Zertifikate für die Führung von Yachten gemäß den diesbezüglichen Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen ausstellen zu können.

Alternativen:

Hinsichtlich des Ausstiegs aus der gewerbsmäßigen Seeschifffahrt keine. Hinsichtlich des Befähigungsausweises bzw. Internationalen Zertifikats zur Führung von Yachten auf See vollständige Deregulierung (Liberalisierung).

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

– Finanzielle Auswirkungen:

Es wird mit keinen Auswirkungen gerechnet (nähere Ausführungen in den Erläuterungen, Allgemeiner Teil).

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

– – Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:

Keine.

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Keine.

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine.

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Die Änderungen im vorliegenden Entwurf lassen eine sinnvolle Zuordnung zu Frauen und Männern nicht zu.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Zahlreiche Vorschriften der Europäischen Union, die für einen Heimathafen in Österreich zwingend in innerstaatliches Recht zu übernehmen wären, soweit sie nicht bereits Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung sind, haben im Binnenland Österreich keinen Anwendungsbereich. Dies macht eine

innerstaatliche Vollzugsnorm verzichtbar. Die Niederlassungsfreiheit wird damit nicht berührt. Ein in Österreich aus welchen Gründen immer zukünftig niedergelassenes Unternehmen, das Seeschifffahrt betreiben will, kann jederzeit die entsprechenden Genehmigungen eines Küstenstaats der Europäischen Union erwerben. Diese sich aus den geografischen Gegebenheiten ableitende Besonderheit ist als dem Unionsrecht ebenso innewohnend zu sehen wie der fehlende Zugang Österreichs zu den Küstengewässern der Union hinsichtlich der Fischereirechte.

Ungeachtet dessen bedarf die Richtlinie 2009/20/EG über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen, ABl. Nr. L 131 vom 28.05.2009, S. 128, innerstaatlicher Umsetzung hinsichtlich jener Fahrzeuge, welche eine Bruttoreaumzahl von 300 oder mehr aufweisen und deren Zulassungen bis zum Ablauf ihrer Befristung nach Inkrafttreten der gegenständlichen Gesetzesänderung weiter gelten.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Laut Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste, BGBl. Nr. 430/1924 („Barcelona-Abkommen“), ist es auch Binnenstaaten möglich, uneingeschränkt Seeschiffe unter eigener Flagge zu betreiben. Im Jahre 1981 machte die Republik Österreich durch Schaffung des rechtlichen Rahmens mit dem „Seeschiffahrtsgesetz“ davon Gebrauch. Zeitweise wurden mehr als dreißig Seeschiffe unter österreichischer Flagge in weltweiter Fahrt betrieben. Die Gründe für die fast ausschließlich ausländischen Investoren, Wien als Heimathafen ihrer Schiffe zu wählen, waren vorwiegend abgabenbestimmte. So war es auch die aus Gründen der Beispielswirkung für andere Verkehrsträger getroffene Entscheidung, nicht wie andere Staaten eine Tonnagesteuer für Seeschiffe einzuführen, die den Rückzug der Reeder aus Österreich innerhalb weniger Jahre bewirkte. Es fährt kein Seeschiff mehr unter österreichischer Flagge.

Schiffsunfälle und der allgemeine technische Fortschritt, verbunden mit den enormen Zuwächsen an internationalem Transportsubstrat, bewirkten eine rasche und sehr umfangreiche Weiterentwicklung des europäischen Schifffahrtsrechts (Hafenstaatkontrolle, sicheres Be- und Entladen von Massengutschiffen, Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs – ISM-Code, Pakete Erika I, II und demnächst III, beschleunigte Einführung von Doppelhüllen-Öltankschiffen, Rechtsrahmen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen, Erfüllung der Flaggenstaatpflichten, gemeinschaftliches Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystem für den Seeverkehr, Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen, Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, System verbindlicher Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See, Schiffsausrüstung, satellitengestütztes Schiffsüberwachungssystem – VMS, Arbeitsrechtsnormen im Seeverkehr, Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten usw.), das Österreich als Mitglied der Europäischen Union natürlich mitzutragen und auch ohne tatsächliche Anwendungsfälle in die innerstaatliche Rechtsordnung unvermindert zu übernehmen hätte. Die dafür notwendigen und vergleichsweise hohen Personal- und Sachaufwendungen praktisch auf Vorratshaltung stehen für das Binnenland in keinem Verhältnis zum – eben nicht vorhandenen – Bedarf der Wirtschaft. Aus derzeitiger Sicht ist es unwahrscheinlich, dass jemals wieder Unternehmen unter österreichischer Flagge ein Schiff betreiben möchten. Es ist daher nicht zu rechtfertigen, Personal- und Sachaufwand bereitzustellen bzw. zu schaffen; der für die Binnenschifffahrt vorhandene ist aufgrund vergleichbar dynamischer Entwicklung in diesem Bereich ausgelastet.

Ähnliches gilt für die Sport- und Vergnügungsschifffahrt. Zur Zeit der Entwicklung des modernen österreichischen Seeschifffahrtsrechts belebten wirtschaftlicher Aufschwung und geburtenstarke Jahrgänge unter anderem auch den Jachtsport. Nun verlangen Küstenstaaten normalerweise Befähigungsnachweise zur selbstständigen Führung von Yachten in ihren Hoheitsgewässern. In erster Linie stellen sie diese selbst aus, allerdings, obwohl dazu nicht verpflichtet, akzeptieren sie in der Regel bei Ausländern auch von deren Heimatstaat ausgestellte Ausweise. Es wurde daher überlegt, wie Österreicherinnen und Österreicher ein leichter Zugang zur Yachtführung ermöglicht, im Wesentlichen die Ablegung einer Schiffsführerprüfung vor Behörden eines anderen Staats und in einer anderen Sprache erspart werden könnte.

Da es sich um Sachverhalte handelt, die ausschließlich außerhalb der Grenzen österreichischen Staatsgebiets verwirklicht werden, war nach dem Grundsatz: „So viel Staat wie nötig, so wenig Staat wie möglich“ vorzugehen. Zwar wurde aus Gründen der Rechtssetzungstechnik ein Verfahren zur Erlangung eines „amtlichen“ Befähigungsausweises entworfen, allerdings war klar, dass der mit einer praktischen Durchführung verbundene Verwaltungsaufwand für Freizeitaktivitäten österreichischer Staatsbürgerinnen und Staatsbürger im Ausland nicht gerechtfertigt werden konnte. Dieser amtliche Ausweis hatte also nur Musterwirkung und wurde nie Teil der Verwaltungspraxis. Vielmehr wurde auf bestehende, ideellen Zwecken dienende Einrichtungen (mit deren Einverständnis) zurückgegriffen, die sich auf Vereinsbasis bewährt hatten, nämlich jene, die international vernetzt eine bestimmte Sportart exklusiv organisieren; exklusiv deshalb, weil internationale Sportverbände, an denen sich nationale beteiligen wollen, normalerweise eine innerstaatlich zentralisierte Organisation einfordern. Beim Jachtsport sind dies der Motorboot-Sportverband für Österreich (MSVÖ) und der Österreichische Segel-Verband (ÖSV). Die von diesen ausgestellten Befähigungsausweise (de facto Ausbildungsbestätigungen) wurden bei Einhaltung gesetzlich festgelegter Mindestvoraussetzungen für ihr Erlangen als einem amtlichen Ausweis

gleichgestellt angesehen. Es wurde also gegenüber Küstenstaaten die Aussage getroffen, dass die im privatrechtlichen Vertragsverhältnis ausgestellten Ausweise so zu sehen sind, als hätte sie die Republik Österreich selbst ausgestellt. Da es im privaten Bereich – aus genannten Gründen der Wahrung internationaler Einheitlichkeit im Sportwesen – keine vergleichbaren Einrichtungen gab (und immer noch nicht gibt), wurde die Namhaftmachung nur dieser Organisationen als für die Zielerreichung geeignet und ausreichend befunden.

Der Verfassungsgerichtshof konnte diese Auffassung nicht bestätigen. Mit Erkenntnis vom 15. Dezember 2010, G 277/09, V 108/09-16, hat er die betreffenden Bestimmungen im Wesentlichen wegen Verletzung des Gleichheitsgebots aufgehoben. Die Aufhebung tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2011 in Kraft.

Es ist somit zumindest eine einen erweiterten Adressatenkreis mit Rücksichtnahme auf Gleichheitsgrundsätze umschreibende Regelung zu erlassen. Dies gewährleistet der gegenständliche Entwurf, der es sämtlichen diesem Sport zugewandten Prüfungsorganisationen (wie Vereine, Unternehmen) ermöglicht, ihren Ausbildungsnachweisen den gleichen Status wie jenen der bisher berücksichtigten Vereinsverbände zu vermitteln.

Ausgangspunkt ist nun nicht mehr ein amtlicher Befähigungsausweis; sondern es sollen die von angemessen geeigneten Prüfungsorganisationen ausgestellten (Ausbildungsnachweise) unter der Voraussetzung, dass sie bestimmte qualitative Ansprüche an eine im privaten Rechtsverhältnis vermittelte bzw. überprüfte Ausbildung zum Ausdruck bringen, als Grundlage zur Ausstellung Internationaler Zertifikate für die Führung von Jachten herangezogen werden. Diese Zertifikate basieren auf Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE), derzeit in Form der Resolution Nr. 40, deren Anwendung neben Österreich folgende Staaten gemeldet haben: Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Kroatien, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn.

Es sei in diesem Zusammenhang nochmals festgestellt, dass sich die Regelung auf Sachverhalte bezieht, die weitgehend außerhalb des österreichischen Staatsgebiets verwirklicht werden, und dass keinerlei internationale Vereinbarungen über die Sport- und Vergnügungsschifffahrt auf See existieren, aus diesen Gründen schon bisher und weiterhin keinerlei Verpflichtung zum Erwerb eines österreichischen Befähigungsausweises besteht und gewissen Schutz und Hilfestellung im Ausland bietende Regelungen zwar der erforderlichen Qualifikation bei selbstständiger Schiffsführung verpflichtet sind, jedoch staatliche Einrichtungen beanspruchend in nur unbedingt notwendigem Ausmaß und mit Rücksichtnahme auf die territoriale Unversehrtheit der Küstenstaaten erlassen werden können.

Finanzielle Auswirkungen:

Es wird mit keinen Auswirkungen gerechnet. Für den Bund könnten sich in Verbindung mit dem Verfahrensaufwand für die Feststellung der Eignung von im Privatrechtsverhältnis ausgestellten Befähigungsausweisen zur Ausstellung Internationaler Zertifikate für die Führung von Jachten auf See und die Genehmigung der Prüfungsordnungen geringfügige Erhöhungen ergeben, die durch verminderte Verwaltungstätigkeit im allgemeinen Seeschiffahrtsbereich voraussichtlich auszugleichen sein werden. Dies zahlenmäßig abzuschätzen, ist jedoch derzeit kaum möglich. Im Sinne bundeshaushaltsrechtlicher Vorschriften, insbesondere gemäß §§ 14 und 14a BHG, erscheint aufgrund von Verwaltungsverfahren gemäß § 15 Abs. 1, 4, 13 und 14 des Entwurfs eine Bezifferung finanzieller Auswirkungen im ersten Jahr der Geltung in der Größenordnung von 10 000 Euro – in den drei und weiteren Folgejahren tendenziell weniger – realistisch, wobei die Maßnahmen kostenneutral hinsichtlich des ausschließlich betroffenen Haushalts des Bundes sein dürften.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt).

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes)

Zu Z 3 (§ 1):

Der Umfang des Regelbereichs wird klargestellt. Zukünftig bezieht er sich ausschließlich auf die Zulassung von Jachten und das damit verbundene Recht bzw. die Pflicht zur Führung der österreichischen Seeflagge.

Zu Z 4, 9 und 10 (§§ 2 und 13):

Fahrzeuge über 24 m Länge sollen nicht mehr als Jacht gelten und werden vom Geltungsbereich des Seeschiffahrtsgesetzes nicht mehr erfasst. Zahlreiche Vorschriften aus dem Zulassungsbereich (z. B. Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen, BGBl. Nr. 102/1982; Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote; Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung) nehmen auf die 24 m-Fahrzeu glänge Bezug.

Zu Z 5:

Die für Jachten bereits bisher nicht geltenden Bestimmungen des Seeschiffahrtsrechts werden aus der Rechtsordnung entfernt.

Zu Z 7 (§ 9):

Die bereits bisher nicht erforderliche – privatrechtliche – Registrierung von Jachten im Seeschiffsregister wird klargestellt.

Zu Z 12 (§ 15):

Die Vorgabe von Mindestanforderungen an Qualität und Organisation der angebotenen Überprüfung von Kenntnissen und Fähigkeiten auf dem Gebiet selbstständiger Jachtführung auf See ermöglicht es Prüfungsorganisationen, dass ihre Prüfungen und die darüber ausgestellten – grundsätzlich privatrechtlichen – Nachweise Grundlage für die Feststellung der Eignung zur Ausstellung Internationaler Zertifikate für die Führung von Jachten auf See gemäß den diesbezüglichen Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (derzeit Resolution Nr. 40) sein können.

Die Anforderungen ergeben sich aus den allgemeinen sachbezogenen Ansprüchen an die Qualität der angebotenen Dienstleistung und die Unabhängigkeit bei der Ausübung von Prüfungstätigkeit. Dies wäre im Einzelnen:

Bewerberinnen und Bewerber, welche die zukünftige Ausstellung eines Internationalen Zertifikats anstreben, haben die sachlich erforderlichen persönlichen Voraussetzungen bereits im privatrechtlichen Vorfeld der Prüfung durch die Prüferinnen und Prüfer der Prüfungsorganisation zu erfüllen. Es sollen nur ausreichend qualifizierte Prüferinnen und Prüfer tätig werden (Abs. 2 Z 1). Die zu gewährleistende Objektivität einer Prüfung verlangt bezogen auf die Bewerberinnen und Bewerber insbesondere die strikte personelle Trennung von Prüfungs- und Ausbildungstätigkeit (Abs. 2 Z 2). Zur Gewährleistung des Anspruchs einer öffentlichrechtlichen Feststellung an einen angemessenen Organisationsgrad ist eine entsprechende administrative Infrastruktur für die Abwicklung der Prüfungszulassungen und der Prüfungen, für die Dokumentation und Evidenthaltung der ausgestellten Befähigungsausweise, für die Bestellung qualifizierter Prüferinnen und Prüfer sowie für die Führung des Verzeichnisses der Prüferinnen und Prüfer notwendig (Abs. 2 Z 3). Das Erfordernis einer Prüfungsordnung und eines Lernzielkatalogs bezweckt die Gewährleistung einer einheitlichen Prüfungstätigkeit (Abs. 2 Z 4). Der Zweck der betreffenden Feststellung wäre sinnentleert, wenn Aufbau und Organisation der Tätigkeit ohnedies im Ausland, vorzugsweise in einem Küstenstaat, stattfinden würde. Ein Sitz im Inland ist daher unter Beachtung unionsrechtlich bestimmter Niederlassungsfreiheit zu verlangen.

Es war klarzustellen, dass sich der Regelung zu entnehmende Verpflichtungen für Prüfungsorganisationen nur dann ergeben, wenn sie Tätigkeiten zum Zwecke der Ausstellung Internationaler Zertifikate ausüben (Abs. 4 und 5 sowie 7 und 8). Entsprechend unterliegen die Prüfungsorganisationen nur unter dieser Voraussetzung behördlicher Kontrolle (Abs. 9).

Die vorgesehenen Kontrollen und Befristungen gewährleisten, dass die erstmalig festgestellte Erfüllung des Anspruchs an die Qualität des Prüfungswesens dauerhaft erhalten bleibt. Grundsätzlich soll es den Anbietern von Prüfungen überlassen bleiben, Prüfungsordnungen zu erstellen. Selbst bei Einhaltung der verrechtlichten Vorgaben werden sich im Rahmen der Genehmigungsfähigkeit bestimmte inhaltliche Unterschiede ergeben, welche die Rechtsordnung zur Kenntnis nimmt. Sollten sich die Prüfungsordnungen jedoch derart unterscheiden, dass ein sachlich einzuforderndes Mindestmaß an Vergleichbarkeit nicht erreicht wird, verlangt die den Bewerberinnen und Bewerbern um letztlich ein Internationales Zertifikat zuzugestehende Möglichkeit, sich über eine zu erwartende Überprüfung von grundsätzlich den selben Kenntnissen und Fähigkeiten einen Überblick verschaffen zu können, ein Instrument zu staatlicher Vereinheitlichung (Abs. 8).

Die Beauftragung der „via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H.“ als neutrale Einrichtung öffentlichen Rechts mit der formalisierten Ausstellung Internationaler Zertifikate für die Führung von Jachten auf Grundlage privatrechtlicher Befähigungsnachweise und der darin enthaltenen Vermerke (eidesstattlichen Erklärungen), dass die öffentlichrechtlich genehmigten, in privatrechtlicher

Selbstbindung angewendeten Prüfungsordnungen eingehalten wurden, vermeidet einerseits Interessenskonflikte, andererseits das Erfordernis eines Rechtsmittelverfahrens (Abs. 11).

Eine Erstversorgung von medizinischen Notfällen und Verletzungen, die Folgeschäden vermeiden und im Extremfall Leben retten kann, erfordert unverzügliches, unmittelbares und weitgehend sachgerechtes Handeln. Dies umso mehr auf Jachten, also in der Regel fernab der Küste oder sogar auf offener See, wo ärztliche Hilfe aufgrund der Entfernungen zu Sanitätsdiensten und Rettungsorganisationen wesentlich schwerer angefordert bzw. rechtzeitig erreicht werden kann als in Festlandnähe. Zentrale Bedeutung in der Ausbildung zur Führung von Jachten muss daher auch das Erlangen der Fähigkeit zum raschen Setzen geeigneter Handlungen im notwendigen Mindestumfang haben. Bisher wurde, wohl aufgrund der Tatsache, dass eine Tätigkeit auf See immer eine außerhalb der Grenzen und damit des Verantwortungsbereichs Österreichs bedeutet, auf den Nachweis dieser Fähigkeit verzichtet. Leben und Gesundheit von Menschen zu erhalten, kennt jedoch keine Unterscheidung nach der Örtlichkeit. Wenn ein öffentlichem Recht zuzuordnendes Dokument wie das Internationale Zertifikat für die Führung von Jachten zum Nachweis der Befähigung zur Bedienung einer gefahreneigneten Einrichtung erworben werden soll, darf dies zukünftig – wie in der Binnenschifffahrt und in anderen Verkehrsbereichen – nur bei Vorliegen eines konkreten Nachweises, Erste Hilfe leisten zu können, möglich sein, und zwar in dem durch örtliche und zeitliche Entfernungen zu institutioneller ärztlicher Betreuung sachlich vorgegebenen Umfang. Zu verlangen ist mindestens eine nach den Bestimmungen des Binnenschifffahrts- und Kraftfahrrechts anerkannte Ausbildung in der Leistung von Erster Hilfe, die somit über die bloße Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen hinausgeht. Dass die Kontrolle des Vorhandenseins dieses Nachweises nicht dem vorgelagerten privatrechtlichen Bereich des Prüfungswesens zugeordnet ist, sondern der neutralen, staatsnahen Einrichtung unmittelbar vor Ausstellung Internationaler Zertifikate vorbehalten bleibt, entspricht der hohen Bedeutung dieses Erfordernisses (Abs. 12).

Es war klarzustellen, dass der Erwerb eines Internationalen Zertifikats, dessen Anwendungsbereich außerhalb Österreichs liegt, nicht verpflichtend vorgeschrieben werden kann (Abs. 15).

Zu Z 13 (§ 15a):

Gleich den Rahmenbedingungen betreffend die bisherigen Aufgaben der „via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H.“ im Bereich reiner Privatwirtschaftsverwaltung gemäß Wasserstraßengesetz, BGBl. I Nr. 177/2004, ist die Möglichkeit zur Erteilung von Aufträgen vorzusehen.

Zu Z 14 (§ 18):

Die Richtlinie 2009/20/EG über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen, ABl. Nr. L 131 vom 28.05.2009, erfordert die innerstaatliche Umsetzung für Fahrzeuge, welche eine Bruttorealmzahl von 300 oder mehr aufweisen und deren Zulassungen bis zum Ablauf ihrer Befristung nach Inkrafttreten der gegenständlichen Gesetzesänderung weiter gelten.

Zu Z 16 (§ 54 Abs. 2 Z 6):

Folgerregelung zu § 18. Gemäß Art. 7 der Richtlinie sind die Sanktionen (Verwaltungsstrafen) wirksam, verhältnismäßig und abschreckend.

Zu Z 17 (§ 54 Abs. 4):

Aktualisierung aufgrund zwischenzeitlicher Änderungen verfahrensrechtlicher Bestimmungen.

Zu Z 18 (§ 56 Abs. 7):

Unter der Voraussetzung getroffener Feststellungen gemäß § 15 Abs. 1 ist die Annahme gerechtfertigt, dass die betreffenden Prüfungsorganisationen bzw. Vereinsverbände, die gemäß § 15 Abs. 2 in der bis zum Inkrafttreten seiner Aufhebung aufgrund des Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofs vom 15. Dezember 2010, G 277/09, Kundmachung BGBl. I Nr. 3/2011, geltenden Fassung, somit bis 31. Dezember 2011 bereits einschlägig tätig waren, die bis dahin im privaten Rechtsverhältnis nach genehmigten Prüfungsordnungen ausgestellten Befähigungsausweise auch weiterhin nach diesen Prüfungsordnungen und somit im Wesentlichen nach einer der Feststellung zu Grunde liegenden Prüfungsordnung ausgestellt haben. Dies hat aus Gründen der Gleichbehandlung während angemessener Frist für alle Prüfungsorganisationen zu gelten, die private Befähigungsausweise ab Inkrafttreten der Aufhebung gegenständlicher Gesetzesbestimmung ausgestellt haben und auf die sich eine Feststellung gemäß § 15 Abs. 1 bezieht.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesgesetzes zur Erfüllung des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969):

Zu Z 1 und 2 (§§ 8 und 11)

Aktualisierungen aufgrund zwischenzeitlicher Änderungen verfahrensrechtlicher Bestimmungen.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Artikel 1 (Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes)

Geltungsbereich

§ 1. Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf österreichische Seeschiffe Anwendung.

Geltungsbereich

§ 1. (1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf österreichische Yachten Anwendung.

(2) Anderen Seeschiffen als Yachten werden keine Rechte als österreichisches Seeschiff erteilt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. ...
5. "Yacht": ein Fahrzeug, das für Sport- oder Vergnügungszwecke bestimmt ist;
6. ...

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. ...
5. "Yacht": ein Fahrzeug mit einer Länge bis zu 24 m und einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300, das für Sport- oder Vergnügungszwecke bestimmt ist;
6. ...

Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit und der immerwährenden Neutralität der Republik Österreich

§ 5. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, soweit militärische Belange berührt werden, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung im Einzelfall durch Bescheid oder allgemein durch Verordnung die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, daß durch ein österreichisches Seeschiff die Sicherheit oder die immerwährende Neutralität der Republik Österreich gefährdet wird oder die Beziehungen der Republik Österreich zu anderen Staaten bzw. zu zwischenstaatlichen Organisationen in schwerwiegender Weise beeinträchtigt werden. ...

Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit und der immerwährenden Neutralität der Republik Österreich

§ 5. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten, soweit militärische Belange berührt werden, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport im Einzelfall durch Bescheid oder allgemein durch Verordnung die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, daß durch ein österreichisches Seeschiff die Sicherheit oder die immerwährende Neutralität der Republik Österreich gefährdet wird oder die Beziehungen der Republik Österreich zu anderen Staaten bzw. zu zwischenstaatlichen Organisationen in schwerwiegender Weise beeinträchtigt werden. ...

Eintragung in das Seeschiffsregister

§ 9. (1) Österreichische Seeschiffe müssen binnen zwei Wochen nach der Zulassung zur Seeschiffahrt zur Eintragung in das Seeschiffsregister angemeldet werden.

(2) Das Seeschiffsregister hat dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von jeder Eintragung eines österreichischen

Eintragung in das Seeschiffsregister

§ 9. Eine Verpflichtung zur Eintragung von Yachten in das Seeschiffsregister besteht nicht.

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

Seeschiffes eine Beschlußausfertigung zu übersenden.

Geltende Fassung
Befähigungsausweise

§ 15. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung Vorschriften über die Erlangung von Befähigungsausweisen zur selbständigen Führung von Jachten zu erlassen, insbesondere über

1. Arten, Form und Inhalt der Befähigungsausweise;
2. die zur Zulassung zur Prüfung erforderlichen Voraussetzungen hinsichtlich Alter, körperliche und geistige Eignung und Nachweis der seemännischen Praxis und Seefahrterfahrung;
3. Durchführung der Prüfung in theoretischer Hinsicht betreffend Gesetzeskunde, Nautik und Seemannschaft sowie in praktischer Hinsicht betreffend Anwendung der theoretischen Kenntnisse in der Praxis und Schiffsführung;
4. Bestellung geeigneter Personen als Prüfungskommissäre aus dem Mitgliederstand des Motorboot-Sportverbandes für Österreich (MSVÖ) bzw. Österreichischen Segelverbandes (ÖSV);
5. Ausstellung der Befähigungsausweise.

(3) Eine Verpflichtung zum Erwerb eines Befähigungsausweises gemäß Abs. 1 bzw. Abs. 2 besteht nicht.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Entziehung von Befähigungsausweisen durch Verordnung zu regeln, wenn eines der Erfordernisse für die Zulassung zur Prüfung im Zeitpunkt der Zulassung nicht gegeben war oder nicht mehr gegeben ist oder grobe Verletzungen der den Verkehr auf See betreffenden Vorschriften vorliegen.

Vorgeschlagene Fassung

Internationale Zertifikate für die Führung von Jachten

§ 15. (1) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter den Voraussetzungen gemäß Abs. 2 über Antrag einer natürlichen, eigenberechtigten oder gemäß § 8 Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994 in der jeweils geltenden Fassung, nicht eigenberechtigten Person, einer Personengesellschaft oder einer juristischen Person (im Folgenden: Prüfungsorganisation) mit Bescheid festzustellen, dass die von dieser im privaten Rechtsverhältnis ausgestellten Befähigungsausweise für die selbstständige Führung von Jachten auf See als Grundlage zur Ausstellung von Internationalen Zertifikaten für die Führung von Jachten gemäß den Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) im Umfang der Resolution Nr. 40 vom 16. Oktober 1998 geeignet sind. Die Gültigkeit der Feststellung ist mit fünf Jahren zu befristen. Die wiederholte Feststellung bedarf eines neuerlichen Antrags.

(2) Eine Feststellung gemäß Abs. 1 hat zu erfolgen, wenn die Prüfungsorganisation die Beurteilung der Befähigung von die Voraussetzungen gemäß Abs. 3 Z 3 erfüllenden Bewerberinnen und Bewerbern um Befähigungsausweise zur Führung von Jachten auf See durch theoretische und praktische Prüfungen sicherstellen kann. Dies gilt als gegeben, wenn die Prüfungsorganisation

1. eine Regelung für die Bestellung von Prüferinnen und Prüfern nachweist, die deren fachliche Qualifikation, insbesondere hinsichtlich seemännischer Ausbildung und Praxis sowie Ausbildung für die Leistung Erster Hilfe gemäß Abs. 12, sicherstellt;
2. eine Regelung für die Einteilung von Prüferinnen und Prüfern nachweist, die eine objektive Beurteilung der Kenntnisse der Bewerberinnen und Bewerber sicherstellt und insbesondere gewährleistet, dass sich die Prüfungstätigkeit von Prüferinnen und Prüfern nicht auf von ihnen zuvor zur selbstständigen Führung von Jachten auf See maßgeblich ausgebildete Bewerberinnen und Bewerber bezieht;
3. eine administrative Infrastruktur für die Abwicklung der Prüfungszulassungen und der Prüfungen, für die Dokumentation und Evidenzhaltung der ausgestellten Befähigungsausweise, für die

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Bestellung der Prüferinnen und Prüfer sowie für die Führung des Verzeichnisses der Prüferinnen und Prüfer nachweist;

4. das Vorhandensein einer Prüfungsordnung einschließlich eines Lernzielkatalogs nachweist.

Mit Aufnahme einer Tätigkeit zum Zwecke der Ausstellung von Befähigungsausweisen, auf deren Grundlage Internationale Zertifikate gemäß Abs. 1 ausgestellt werden sollen, hat die Prüfungsorganisation einen Sitz oder eine nicht nur vorübergehende Niederlassung in Österreich nachzuweisen.

(3) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung Vorschriften über die Erlangung und Ausstellung des Internationalen Zertifikats zu erlassen, insbesondere über

1. Form und Inhalt des Internationalen Zertifikats (Abs. 1);
2. Berechtigungsumfang der Zertifikate, insbesondere nach Motor- bzw. Segeljacht und nach Fahrtbereichen;
3. Alter, geistige und körperliche Eignung sowie Nachweis der seemännischen Praxis und Seefahrterfahrung der Bewerberinnen und Bewerber;
4. Mindestanforderungen an die Prüfungsordnung, insbesondere hinsichtlich Inhalt und Umfang der Prüfung betreffend Gesetzeskunde, Nautik und Seemannschaft, die praktische Anwendung dieser Kenntnisse sowie die Schiffsführung;
5. Mindestanforderungen an die fachliche Qualifikation der Prüferinnen und Prüfer, insbesondere hinsichtlich seemännischer Ausbildung und Praxis.

(4) Die Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 haben jede Änderung der Prüfungsordnung gemäß Abs. 2 Z 4 der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung vorzulegen.

(5) Die Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 haben in den von ihnen ausgestellten Befähigungsausweisen, auf deren Grundlage Internationale Zertifikate gemäß Abs. 1 ausgestellt werden sollen, unter Anführung der Geschäftszahl des Feststellungsbescheids gemäß Abs. 1 den Vermerk anzubringen, dass die genehmigte Prüfungsordnung, im Falle des Bestehens

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

einer gemäß Abs. 8 mit Verordnung der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erlassenen Prüfungsordnung diese, eingehalten wurde.

(6) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat

1. das Verzeichnis der Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 sowie
2. die gemäß Abs. 4 genehmigten Prüfungsordnungen der Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1

im Internet auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen. Mit der Einbringung eines Antrags auf Feststellung gemäß Abs. 1 gilt die Zustimmung der Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 zu dieser Veröffentlichung als erteilt.

(7) Die Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 haben das Verzeichnis der Prüferinnen und Prüfer für Befähigungsausweise, auf deren Grundlage Internationale Zertifikate gemäß Abs. 1 ausgestellt werden sollen, einschließlich des Berechtigungsumfangs im Internet zu veröffentlichen und im Fall von Änderungen umgehend zu aktualisieren.

(8) Die Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 haben mit den anderen derartigen Prüfungsorganisationen im Interesse der Weiterentwicklung des Prüfungswesens sowie der weitestgehenden Vereinheitlichung der Prüfungsordnungen zusammenzuarbeiten und gemeinsam jährlich der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu berichten, widrigenfalls drei Monate nach erfolgloser Ermahnung durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese bzw. dieser durch Verordnung eine einheitliche Prüfungsordnung zu erlassen hat. Diesfalls haben die Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 für Tätigkeiten zum Zwecke der Ausstellung von Befähigungsausweisen, auf deren Grundlage Internationale Zertifikate gemäß Abs. 1 ausgestellt werden sollen, die verordnete Prüfungsordnung anzuwenden.

(9) Die Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 unterliegen hinsichtlich der Voraussetzungen gemäß Abs. 2 und der Erfüllung von mit der Feststellung verbundenen Pflichten gemäß Abs. 4, 5 und 7 der Kontrolle durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Zu diesem Zweck haben die Prüfungsorganisationen gemäß

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Abs. 1 für die Dauer von drei Jahren Dokumentationen über die abgehaltenen Prüfungen einschließlich der Prüfungsarbeiten der theoretischen Prüfungen und der Logbücher bzw. Aufzeichnungen der praktischen Prüfungen aufzubewahren und zur Einsicht bereitzuhalten.

(10) Die Feststellung gemäß Abs. 1 ist mit Bescheid zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen gemäß Abs. 2, die Erfüllung von mit der Feststellung verbundenen Pflichten gemäß Abs. 4, 5 und 7 oder die Zustimmung gemäß Abs. 6 nicht mehr gegeben ist oder die betreffende Prüfungsorganisation bzw. eines ihrer Organe in Ausübung dieser Funktion wettbewerbsrechtliche Vorschriften wiederholt verletzt hat.

(11) Die „via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H.“ (§ 4 Abs. 1 Wasserstraßengesetz, BGBl. I Nr. 177/2004) hat auf Grundlage von im privaten Rechtsverhältnis von Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 ausgestellten Befähigungsausweisen, welche den Vermerk gemäß Abs. 5 enthalten, bei gleichzeitiger Vorlage eines Nachweises über die Ausbildung für die Leistung Erster Hilfe Internationale Zertifikate gemäß Abs. 1 auszustellen. Diese gelten als amtlich anerkannte Befähigungsausweise zur selbstständigen Führung von Yachten auf See.

(12) Der Nachweis über die Ausbildung für die Leistung Erster Hilfe gilt durch ein Kapitänspatent, das Schiffsführerpatent – 20 m oder das Schiffsführerpatent – 20 m – Seen und Flüsse gemäß 7. Teil des Schifffahrtsgesetzes – SchFG, BGBl. I Nr. 62/1997 in der jeweils geltenden Fassung, eine inländische, zu Recht bestehende Lenkberechtigung für Kraftfahrzeuge der Klasse D gemäß § 2 des Führerscheingesetzes – FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 in der jeweils geltenden Fassung, eine gemäß § 1 Abs. 4 FSG gleichgestellte Lenkberechtigung oder durch eine entsprechende Bescheinigung einer der gemäß § 3 Abs. 3 FSG benannten Institutionen, bei der die Ausbildung vorgenommen wurde, als erbracht.

(13) Als Ersatz für die mit der Ausstellung Internationaler Zertifikate ursächlich im Zusammenhang stehenden Kosten haben Bewerberinnen und Bewerber vor Ausfolgung eines Internationalen Zertifikats einen pauschalierten Geldbetrag an die „via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H.“ zu entrichten, welcher die Umsatzsteuer und die mit dem Antrag zur Ausstellung des Internationalen Zertifikats anfallenden Gebühren und Verwaltungsabgaben beinhaltet. Der Pauschalbetrag ist von der „via donau

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

– Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H.“ nach ihrem Aufwand unter Berücksichtigung steuer-, gebühren- und abgabenrechtlicher Vorschriften zu bemessen und von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Verkehr zu genehmigen.

(14) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Internationale Zertifikate zu entziehen, wenn die geistige und körperliche Eignung gemäß Abs. 3 Z 3 nicht bzw. nicht mehr gegeben ist.

(15) Eine Verpflichtung zum Erwerb eines Internationalen Zertifikats gemäß Abs. 1 besteht nicht.

Aufsichtsrecht des Bundes

§ 15a. (1) In Erfüllung der Aufgaben gemäß § 15 Abs. 11 unterliegt die „via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H.“ unbeschadet der Rechte der Generalversammlung und des Aufsichtsrates der Aufsicht und Weisung der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, der bzw. dem von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung ihrer bzw. seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und alle entsprechenden Unterlagen zu übermitteln sind.

(2) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann der Gesellschaft in Erfüllung dieses Aufsichtsrechtes allgemeine Weisungen oder Weisungen im Einzelfall erteilen und die Bestellung zur Geschäftsführerin bzw. zum Geschäftsführer widerrufen, wenn diese bzw. dieser eine Weisung nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 1 nicht erteilt. § 16 GmbHG wird dadurch nicht berührt.

(3) In Erfüllung der Aufgaben gemäß § 15 Abs. 11 unterliegen die dafür eingesetzten Bediensteten der Gesellschaft der Aufsicht der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie sind an ihre bzw. seine Weisung gebunden.

Geltende Fassung**Versicherung**

§ 18. Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat eine ausreichende Haftpflichtversicherung für das Seeschiff abzuschließen und deren Aufrechterhaltung nachzuweisen.

Strafbestimmungen

§ 54. (1) ...

(2) Eine Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 begeht, wer
1. ...;

Vorgeschlagene Fassung**Versicherung**

§ 18. (1) Spätestens drei Monate nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes, mit dem das Seeschiffahrtsgesetz und das Bundesgesetz zur Erfüllung des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 geändert werden, BGBl. I Nr. xxx/yyyy, haben Fahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl von 300 oder mehr eine oder mehrere Bescheinigungen an Bord mitzuführen, welche gemäß Art. 4 der Richtlinie 2009/20/EG über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen, ABl. Nr. L 131 vom 28.05.2009, S. 128, nachweisen, dass der Schiffseigentümer über eine aufrechte Versicherung für das Fahrzeug verfügt, die Seeforderungen abdeckt, welche der Haftungsbeschränkung nach dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, das von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen wurde, in seiner durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung unterliegen. Der Versicherungsbetrag je Fahrzeug und je Vorfall hat dem jeweiligen Haftungshöchstbetrag nach dem Übereinkommen zu entsprechen.

(2) Die vom Versicherungsgeber ausgestellten Bescheinigungen müssen folgende Angaben enthalten:

- a) Name des Schiffes, dessen IMO-Nummer und Name des Heimathafens;
- b) Name und Hauptgeschäftssitz des Schiffseigentümers;
- c) Art und Laufzeit der Versicherung;
- d) Name und Hauptgeschäftssitz des Versicherungsgebers sowie gegebenenfalls Geschäftssitz, an dem die Versicherung gewährt wird.

(3) Ist die in der Bescheinigung verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in einer dieser Sprachen beizufügen.

Strafbestimmungen

§ 54. (1) ...

(2) Eine Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 begeht, wer
1. ...;

Geltende Fassung

6. als Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, daß der Seebrief stets an Bord mitgeführt wird (§ 7 Abs. 4);

7. ...

(3) ...

(4) Wurde gegen ein Besatzungsmitglied eines österreichischen Seeschiffes ein Verwaltungsstrafverfahren wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 eingeleitet, so ist der Eigentümer als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigter im Sinne der §§ 10 und 26 AVG 1950 anzusehen. Dies gilt nicht, wenn das Besatzungsmitglied im Einzelfall eine andere Person mit dem Wohnsitz im Inland als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigten im Sinne der §§ 10 und 26 des AVG 1950 bevollmächtigt.

(5) ...

Vorgeschlagene Fassung

6. als Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, dass der Seebrief und die Versicherungsbescheinigung stets an Bord mitgeführt werden (§ 7 Abs. 4, § 18);

7. ...

(3) ...

(4) Wurde gegen ein Besatzungsmitglied eines österreichischen Seeschiffes ein Verwaltungsstrafverfahren wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 eingeleitet, so gilt der Eigentümer als Vertreter im Sinne des § 10 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991, und als Zustellungsbevollmächtigter im Sinne des § 9 des Zustellgesetzes – ZustG, BGBl. Nr. 200/1982. Dies gilt nicht, soweit sich das Besatzungsmitglied im Einzelfall durch eine andere Person mit Wohnsitz im Inland vertreten lässt oder einer solchen Person eine Zustellungsvollmacht erteilt hat.

(5) ...

Geltende Fassung
Übergangsbestimmungen

§ 56. (1) ...
(4) ...

Außerkräftreten bestehender Rechtsvorschriften
§ 58. ...

Vorgeschlagene Fassung
Übergangsbestimmungen

§ 56. (1) ...
(4) ...

„(5) Zulassungen zur Seeschifffahrt, die gemäß § 7 Abs. 1 in der bis zum Inkrafttreten des Bundesgesetzes, mit dem das Seeschiffahrtsgesetz und das Bundesgesetz zur Erfüllung des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 geändert werden, BGBl. I Nr. xxx/yyyy, geltenden Fassung erteilt wurden, gelten unter Berücksichtigung zeitlicher Beschränkungen ihrer Geltungsdauer weiter.

(6) Befähigungsausweise, die gemäß § 15 Abs. 2 in der bis 31. Dezember 2011 geltenden Fassung als gleichwertig anerkannt wurden, gelten weiter.

(7) Über eine Feststellung gemäß § 15 Abs. 1 verfügende Prüfungsorganisationen können auf nach dem 31. Dezember 2011 im privaten Rechtsverhältnis ausgestellten Befähigungsausweisen den Vermerk gemäß § 15 Abs. 5 anbringen, sofern

1. die Befähigungsausweise unter den für eine Feststellung gemäß § 15 Abs. 1 erforderlichen Voraussetzungen ausgestellt wurden und
2. die Feststellung gemäß § 15 Abs. 1 spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes, mit dem das Seeschiffahrtsgesetz und das Bundesgesetz zur Erfüllung des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 geändert werden, BGBl. I Nr. xxx/yyyy, beantragt wird.

Die Bestimmung gemäß Z 1 gilt als erfüllt, wenn der Nachweis der Voraussetzung gemäß § 15 Abs. 2 Z 4 nicht als bei Einbringung des Antrags gemäß § 15 Abs. 1 inhaltlich wesentlich mangelhaft zu beurteilen ist.

Außerkräftreten bestehender Rechtsvorschriften

§ 58. (1) ...

(2) § 3 Abs. 4, § 4 Abs. 1, § 7 Abs. 1 letzter Satz, § 8 Abs. 1 Z 1 lit. b, c und e, § 8 Abs. 2 Z 1 und Z 6 bis 9, § 8 Abs. 5 und 6, § 10 Abs. 1 Z 5, § 10 Abs. 2 Z 3, 5, 7 und 8, § 10 Abs. 3 bis 5, § 11 Abs. 1, §§ 16 und 17 samt Überschriften, §§ 19 bis 21 samt Überschriften, § 23 samt Überschrift, §§ 25 bis 33 samt Überschriften, § 34 Z 3 bis 5, §§ 35 bis 44 samt Überschriften, § 54

Vorgeschlagene Fassung

Abs. 2 Z 8 bis 13, 16 bis 25 und 27 bis 30 sowie § 60 Abs. 1 Z 1 und 5 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes, mit dem das Seeschiffahrtsgesetz und das Bundesgesetz zur Erfüllung des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 geändert werden, BGBl. I Nr. xxx/yyyy, außer Kraft.

Geltende Fassung

Geltende Fassung
Inkrafttreten

§ 59. (1) ...
(3) ...

Vollziehung

§ 60. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut

1. ...
3. hinsichtlich des § 5 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, soweit militärische Belange berührt werden, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung;
4. hinsichtlich des § 10 Abs. 2 Z 9 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten;
6. hinsichtlich der §§ 18, 23, 25 Abs. 2 Z 2, 26 Abs. 2 und 57 Z 1 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz;
7. ...
8. hinsichtlich des § 34 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit den Bundesministern für Gesundheit und Frauen, für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz;
9. ...

Artikel 2 (Änderung des Bundesgesetzes zur Erfüllung des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969)

Kosten

Vorgeschlagene Fassung
Inkrafttreten

§ 59. (1) ...
(3) ...

„(4) § 1, § 2 Z 5, § 9, § 11 Abs. 2 und 6, § 13 Abs. 2 und 4, § 15, § 15a, § 18, § 54 Abs. 2 Z 4, 6, 14 und 26 und Abs. 4, § 56 Abs. 5 bis 7 sowie § 60 Abs. 1 Z 3, 4, 6 und 8 in der Fassung des Bundesgesetzes, mit dem das Seeschiffahrtsgesetz und das Bundesgesetz zur Erfüllung des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 geändert werden, BGBl. I Nr. xxx/yyyy, treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft.“

Vollziehung

§ 60. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut

1. ...
3. hinsichtlich des § 5 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten, soweit militärische Belange berührt werden, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport;
4. hinsichtlich des § 10 Abs. 2 Z 9 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten;
6. hinsichtlich der §§ 18 und 57 Z 1 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz;
7. ...
8. hinsichtlich des § 34 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit den Bundesministern für Gesundheit, für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz;
9. ...

Kosten

Geltende Fassung

§ 8. (1) ...

(2) Hat die Behörde wegen eines österreichischen Seeschiffes eine Amtshandlung im Ausland durchzuführen, so hat der Eigentümer die Kosten der Reise als Barauslagen (§ 76 AVG 1950) zu ersetzen.

Strafbestimmungen

§ 11. (1) ...

(2) Wurde gegen den Kapitän eines österreichischen Seeschiffes ein Verwaltungsstrafverfahren wegen einer Verwaltungsübertretung eingeleitet, so ist der Eigentümer als Zustellungsbevollmächtigter im Sinne des § 26 AVG 1950 anzusehen. Dies gilt nicht, wenn der Kapitän im Einzelfall eine andere Person mit dem Wohnsitz im Inland als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigten im Sinne der §§ 10 und 26 AVG 1950 bestellt.

(3) ...

Inkrafttreten

§ 12. (1) ...

(3) ...

Vorgeschlagene Fassung

§ 8. (1) ...

(2) Hat die Behörde wegen eines österreichischen Seeschiffes eine Amtshandlung im Ausland durchzuführen, so hat der Eigentümer die Kosten der Reise als Barauslagen (§ 76 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991) zu ersetzen.

Strafbestimmungen

§ 11. (1) ...

(2) Wurde gegen den Kapitän eines österreichischen Seeschiffes ein Verwaltungsstrafverfahren wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 eingeleitet, so gilt der Eigentümer als Vertreter im Sinne des § 10 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991, und als Zustellungsbevollmächtigter im Sinne des § 9 des Zustellgesetzes – ZustG, BGBl. Nr. 200/1982. Dies gilt nicht, soweit sich der Kapitän im Einzelfall durch eine andere Person mit Wohnsitz im Inland vertreten lässt oder einer solchen Person eine Zustellungsvollmacht erteilt hat.

(3) ...

Inkrafttreten

§ 12. (1) ...

(3) ...

(4) § 8 Abs. 2 und § 11 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/yyyy treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft.

* * *