



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abt IV/W2 (Schifffahrt - Technik und Nautik)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T. 01 501 65 0  
www.arbeiterkammer.at

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMVIT- 562.107/0001- IV/W2/2008	UV-GSt/Ma	Gregor Lahounik	DW 2386	DW 2105		26.02.2008

**Entwurf einer Neuerlassung der Schiffstechnik-  
verordnung zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2006/EG  
Entwurf einer Änderung der Schiffsbesatzungsverordnung  
Entwurf einer Änderung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung**

Mit den vorliegenden Verordnungen werden Anpassungen im nationalen Recht vorgenommen um den Vorgaben der EG Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe entsprechen zu können. Ziel ist es, einheitliche Zulassungskriterien für Binnenschiffe in der EU festzusetzen.

Die Harmonisierung der Vorschriften stellt eine langjährige Forderung der Bundesarbeitskammer (BAK) dar und es werden daher die vorliegenden Entwürfe grundsätzlich begrüßt. Ebenso begrüßt wird die dadurch verbesserte Kontrollmöglichkeit der geltenden Bestimmungen, insbesondere bei Schiffen aus dem EU-Ausland. Selbstverständlich müssen die Grundsätze der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes gewahrt bleiben, die Verordnung darf nicht dazu dienen in Österreich geltende Standards zum Nachteil der Arbeitnehmer auf den Schiffen zu verschlechtern. Ebenso hat das Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie (BMVIT) deren effiziente Kontrolle sicherzustellen.

Die BAK weist allerdings darauf hin, dass die derzeit unbefriedigende Situation bei den Kontrollmöglichkeiten von Schiffen aus Drittstaaten zwar deutlich verbessert, allerdings nicht vollständig gelöst wird. Es wird diesbezüglich auf die Stellungnahme der BAK zur Änderung des Schifffahrtsgesetzes vom 24.11.2008 verwiesen.

Die Übergangsfristen, zum Teil bis 2049, erscheinen, insbesondere bei sicherheitsrelevanten und bei Bestimmungen betreffend den Arbeitnehmerschutz, unverhältnismäßig lang.

Ebenso weist die BAK darauf hin, dass zwar der technische Arbeitnehmerschutz EU-weit auf Binnenschiffen harmonisiert wurde, beim Verwendungsschutz der Arbeitnehmer (Arbeitszeitgesetz) weiterhin untragbare Zustände für Arbeitnehmer herrschen und die Sicherheit der Schifffahrt gefährdet wird. Die BAK fordert daher das BMVIT auf, sich auf internationaler Ebene für die Harmonisierung und die Kontrollierbarkeit der Vorschriften bei der Arbeitszeit (Tachograph) einzusetzen. Gleiches gilt für Mindestkontrollen (Mindestkontrollrichtlinie analog zum Straßenverkehr) auf Schiffen.

#### **Zu den einzelnen Verordnungen nimmt die BAK wie folgt Stellung:**

##### **Schiffstechnikverordnung:**

§ 3 104 (1) sowie Kapitel 15 Artikel 15:

Begrüßenswert ist, dass die besonderen Bedürfnisse und Sicherheitsanforderungen von Personen mit eingeschränkter Mobilität in der Schiffstechnikverordnung berücksichtigt werden. Durch das In-Kraft-Treten des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes mit 1.1.2006 folgt auch ein Anpassungsbedarf für Schiffe. Zu Recht erfolgt daher deren explizite Berücksichtigung in der vorliegenden Verordnung. Um Verwechslungen mit dem uU widersprüchlichen Begriff „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ auszuschließen, sollten aus Sicht der BAK unter § 3 104 Menschen mit Sehschwierigkeiten, Personen mit Hörschwächen sowie Personen mit Kinderwägen ebenfalls dezidiert angeführt werden.

Zu den geplanten Regelungen in Kapitel 15 Artikel 15 ist folgendes anzumerken: Klargestellt werden sollte, dass die Bereiche, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, auch Fahrzeugdecks sowie Aufenthalts- und Restaurantbereiche umfassen. Für Fahrgastkabinen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden, sollten entsprechende Anforderungen nicht nur für die Breite der Türen, sondern auch die Ausgestaltung der Kabinen normiert werden, dies insbesondere bei den Toilett- und Waschräumlichkeiten.

Der Zugang zum und vom Schiff sowie zu den verschiedenen Decks sollte so gestaltet sein, dass dies Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne fremde Hilfe beispielsweise mit Hilfe von Rampen oder Aufzügen problemlos und sicher möglich ist. Die Sicherheitseinrichtungen sowie Alarmanlagen, Rettungsmittel, Hinweisschilder und Mittel zur Verbreitung von Ankündigungen sollen so gestaltet sein, dass sie den besonderen und unterschiedlichen Bedürfnissen von Personen mit eingeschränkter Mobilität Rechnung tragen.

### § 3 (2) Nationaler Teil

Ersthelfer werden bei außergewöhnlichen Ereignissen mit besonderen Aufgaben („Räumen des Schiffes“, „Erstversorgung“ usw) betraut. Diese werden sinnigerweise bei Fahrgastschiffen großteils nicht vom nautischen, sondern vom sonstigen Personal (wie Restaurantbeschäftigte) rekrutiert. Ersthelfer sind zur Besatzung zu zählen da das Schiff andernfalls nicht den Sicherheitsansprüchen genügt. Gleiches gilt für das rein technische Personal (Maschinist usw).

### § 3 (3) Zitierte Rechtsvorschriften

Die EG RL 2005/44/EG (River Information System) und das nationale Schifffahrtsgesetz werden nicht angeführt obwohl darauf Bezug genommen wird.

### § 7 (3)

Das Österreichische Binnenschifffahrtsrecht stellt - zu Recht - in vielen Bereichen auf den „Verfügungsberechtigten“ ab. Der Verfügungsberechtigte ist allerdings in weiten Teilen der EU-Mitgliedstaaten nicht gebräuchlich, vielmehr wird dort auf den Eigner Bezug genommen. Im Muster des Gemeinschaftszeugnisses (vgl Amtsblatt der EG L 389/177 vom 30.12.2006) wird der Verfügungsberechtigte ebenfalls nicht angeführt und ist daher nicht verpflichtend europaweit einzutragen.

Es bedürfte daher einer Definition des Verfügungsberechtigten im § 3.

Unklar bleibt, inwieweit die österreichische Behörde, in im EU-Ausland erteilten Gemeinschaftszeugnissen Verfügungsberechtigte (nachträglich) eintragen kann. Zudem Bedarf es einer Klarstellung, wen spezifische Strafbestimmungen im Schifffahrtsgesetz betreffen sofern in einem Gemeinschaftszeugnis, das im EU-Ausland ausgestellt wurde, kein Verfügungsberechtigter eingetragen ist.

Eine Definition des Verfügungsberechtigten würde ebenfalls die Exekution weiterer Bestimmungen der VO wie etwa § 11 (8) und § 22 (2), § 25 (2) usw erleichtern.

### § 7 (4)

Die Meldung an die ausstellende Behörde ist sicherlich erforderlich. Langfristiges Ziel sollte es allerdings sein, einen einzigen europäischen Katalog in der Binnenschifffahrt zu etablieren.

### § 17 und § 23

Beim Zweck der Überprüfung sollte die Übereinstimmung des Schiffes mit den arbeitnehmerschutzrechtlichen Bestimmungen dezidiert angeführt werden.

## § 18 (2)

Dieser Absatz ist von

„... können von der Behörde jederzeit dahingehend überprüft werden, ob sie den Angaben dieses Zeugnisses entsprechen oder ob sie eine offenkundige Gefahr für die an Bord befindlichen Personen, die Umwelt oder die Schifffahrt darstellt“

wie folgt zu ändern:

„...können von der Behörde jederzeit dahingehend überprüft werden, ob sie den Angaben dieses Zeugnisses entsprechen und ob sie eine offenkundige Gefahr für die an Bord befindlichen Personen, die Umwelt oder die Schifffahrt darstellt“

## § 19

Die hier angeführte Passagierzahl kann nur „300 und mehr“ lauten.

Im Artikel 24 der EG-Richtlinie 2006/87 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe wird festgehalten, dass die Sanktionen „abschreckend, angemessen und wirksam“ sein müssen. Seitens der BAK wird vorgeschlagen, eine „vorläufige Sicherheit“ im Sinne des § 37a VStG zu verlangen um den Bestimmungen dieses Artikels, vor allem bei jenen Schiffen bei denen der Verfügungsberechtigte bzw der Zulassungsbesitzer nicht vor Ort greifbar ist, entsprechen zu können.

Zudem bedarf es einer Klarstellung der Strafbarkeit in Österreich begangener Übertretungen ausländischer Schifffahrtsunternehmen analog zu den Regelungen § 130/7 ASchG oder § 28/11 AZG.

**Wasserstraßenverkehrsordnung:**

## §16.06

Sportfahrzeuge die länger als 20m sind, sollten sich bei beschränkten Sichtverhältnissen nur mit einem entsprechenden Flussradar ausgestattet im Fahrwasser aufhalten dürfen.

**Schiffsbesatzungsverordnung:**

Laut Vorblatt handelt es sich bei den Anpassungen bei der Besatzungszahl ausschließlich um Umsetzung des EU-Rechts. Die BAK erlaubt sich allerdings darauf hinzuweisen, dass die Regelungen in der Praxis nicht sinnvoll umsetzbar sind:

Ein Matrose und ein Decksmann können keinen Bootsmann und ein Bootsmann kann nicht zwei Besatzungsmitglieder ersetzen. Ebenso kann ein zusätzlicher Matrose keinesfalls eine Bugstrahleinrichtung oder ein ergonomisch gestaltetes Steuerhaus ersetzen. Grundlage für Festsetzung von Besatzungen müssen arbeitsrechtliche und ausbildungsrelevante Gründe sein und die scheinen hier nicht angewandt. Eine Erhöhung der Besatzungsanzahl beim Fehlen von technischen Standards, erhöht zwar den wirtschaftli-

chen Druck auf Unternehmer das Schiff entsprechend nachzurüsten, ist aber im Sinne von Sicherheits- und Arbeitsstandards keinesfalls zielführend. Die Besatzungsverordnung sollte den derzeitigen Ausrüstungsstandards der Schiffe angepasst und generell neu überarbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel  
Präsident



Maria Kubitschek  
iV des Direktors