



BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/W1 (Recht)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMVIT- 554.000/0003- IV/W1/2008	UV-GSt/Sch	Gregor Lahounik	DW 2386	DW 2105		24.11.2008

Entwurf zu einer Änderung des Schiffahrtsgesetzes

Mit vorliegendem Entwurf wird die Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften von Binnenschiffen in nationales Recht umgesetzt. Ziel ist es, für die ganze EU einheitliche Zulassungskriterien und Zulassungsurkunden für Binnenschiffe zu haben. Das Festsetzen von verbindlichen, allgemein gültigen Vorschriften wie sie hier – zumindest für die Angleichung der EU-Zulassungsvoraussetzungen – vorangetrieben wird, entspricht den Forderungen der Bundesarbeitskammer (BAK) und wird begrüßt. Dadurch wird ein erster Schritt hin zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Unternehmen und zu einer besseren Absicherung der an Bord Beschäftigten gemacht.

Insbesondere begrüßt wird der damit verbundene verringerte Verwaltungsaufwand und die verbesserte Kontrollmöglichkeit von EU-Schiffen – also jenen Schiffen aus EU-Mitgliedstaaten bei denen kein österreichischer Verfügungsberechtigter in der Zulassungsurkunde eingetragen ist. Nur bedingte Verbesserungen gibt es allerdings bei Schiffen aus Drittstaaten, bei denen einheitliche Bestimmungen weiterhin fehlen.

Um künftig eine adäquate Begutachtungszeit zu haben, wird das BMVIT ersucht, die BAK E-Mail Adresse für Begutachtungen auf „begutachtungen@akwien.at“ zu ändern.

Zu den Punkten im Einzelnen nimmt die BAK wie folgt Stellung:

TEIL II der EG-Richtlinie

Im vorliegenden Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) wird offensichtlich nur ein Teil der EG-Richtlinie umgesetzt. Der gesamte zweite Abschnitt („Teil II“) mit den eigentlichen technischen Bestimmungen bleibt vorerst ausgespart. Eine Umsetzung einer technischen Richtlinie ohne technische Bestimmungen vorzunehmen ist nicht zielführend. Das BMVIT ist aufgefordert, ehest die dazugehörige nationale Verordnung auszuarbeiten. Hierbei sind die Widersprüche mit weiteren nationalen Rechtsakten zu beseitigen. Beispielhaft wird auf die Bestimmungen des § 10 der in Begutachtung befindlichen Schifffahrt-Arbeitnehmerinnenschutzverordnung und den Bestimmungen des Art 11.10 der EG-RL 2006/87 verwiesen. Seitens der BAK wird vorgeschlagen, die Umsetzung der technischen Vorschriften, mit weiteren europäischen Flussanrainerstaaten abzustimmen um möglichst gleichlautende nationale Umsetzungen auf hohem Niveau zu erzielen. Nur so kann ein tatsächlich einheitlicher gesamteuropäischer Rechtsrahmen in der Binnenschifffahrt geschaffen werden. Entsprechende Bestimmungen zur grenzüberschreitenden Kontrolle sind selbstverständlich vorzusehen.

§ 105

Die Möglichkeit der Änderung und der Verlängerung von Zulassungsurkunden durch jede dazu befugte Behörde innerhalb der EU wird begrüßt. Es ist allerdings sicher zu stellen, dass EU-weit sämtliche Anforderungen der RL gleichermaßen überprüft und eingehalten werden. Nur dadurch kann ein „Zulassungstourismus“ vermieden werden.

Ein Hinweis, dass unter „wesentliche technische oder bauliche Änderung“ (vgl Absatz 1) ebenfalls Änderungen den Arbeitnehmerschutz betreffend fallen, ist erforderlich.

§ 109

Dieser Paragraph spiegelt das ganze Dilemma der Schifffahrt auf der Donau wider. Erneut erstreckt sich der Anwendungsbereich des Entwurfes bzw die Überprüfbarkeit, ob Schiffe den grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht auf alle Schiffe die die Donau befahren. Offensichtlich werden jene Nationen die auf der Donau fahren, aber nicht Mitglieder der EU sind (wie bspw Serbien, Kroatien, Moldawien, Ukraine und Russland), nicht erfasst. Zwar ist eine EU-Richtlinie auf den geographischen Anwendungsbereich der EU-27 abzustimmen. Dennoch wird durch die hier geschaffenen mannigfaltigen Ausnahmen dem Betrug bzw der Umgehung – auch sicherheitsrelevanter Bestimmungen – Tür und Tor geöffnet. Die BAK fordert daher das BMVIT auf, sich international dafür einzusetzen, dass nicht nur EU-Schiffe, sondern sämtliche Nationen die die Donau befahren erfasst werden. Es wird auf diesbezügliche verbindliche Regelungen am Rhein verwiesen.

§ 111

Die Festlegung dieses Paragraphen werden ausdrücklich begrüßt und deren rasche Umsetzung gefordert. Insbesondere stellen die Bestimmungen, wonach sich die Festlegung und die Überprüfung der Mindestbesatzung (vgl dritter Absatz) - unabhängig vom Sitz

des Verfügungsberechtigten - anhand der arbeitnehmerschutzrechtlichen Bestimmungen zu orientieren hat, einen wichtigen Schritt dar, die Bedingungen der Beschäftigten an Bord zu verbessern. Ebenso ist der Hinweis, dass, sofern keine Mindestbesetzung in der Zulassungsurkunde eines ausländischen Schiffes eingetragen ist, die nationalen Bestimmungen des § 5 anzuwenden sind, zu begrüßen.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass dieser Entwurf, insbesondere hinsichtlich der Regelungen der Mindestbesetzung (§111) und der verbesserten Kontrollmöglichkeiten durch einheitliche Zulassungskriterien innerhalb der EU-27 (Uferstaatkontrolle) einen wichtigen Schritt hin zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Rechtsrahmens darstellt. Diesem müssen allerdings weitere Schritte folgen. Ziel muss es sein, auf den gesamten Flussverläufen (also nicht nur im Rahmen der EU) einheitliche, rechtlich bindende und kontrollierbare Regelungen bei

- den geistigen und physische Anforderungen an das Personal unter besonderer Berücksichtigung der Ausbildungsinhalte und Ausbildungsdauer,
- der Mindestbesetzung in Abhängigkeit der Betriebsart sowie im Bereich der Arbeits- und Ruhezeit (Tachograph),
- technische Standards insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen, im Umweltschutz und im Arbeitnehmerschutz und
- klare Zuständigkeiten und Anknüpfungspunkte für die Kontrolle der Vorschriften

zu etablieren.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
IV des Direktors