



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

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
BMVIT 554.	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 12386	DW 142386	24.09.2019
047/0001-					
IV/W1/2019					

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Zulassung und die Führung von Yachten auf See geregelt werden (Yachtverordnung – YachtVO)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Inhalt des Entwurfs:

Mit vorliegendem Entwurf werden die Bestimmungen für den Erwerb eines Yachtpatentes für die Sport- und Vergnügungsschifffahrt auf See neu geregelt. Die Novelle dient auch dazu, weitere bereits bestehende Regelungen über die Yachtschifffahrt, insbesondere die Yachtzulassung, in dem vorliegenden Entwurf zusammenzuführen.

Das Wichtigste in Kürze:

Die BAK regt an

- die Möglichkeit Hochseejachten national zulassen zu können zu streichen und
- die Ausbildung für den Erwerb nationaler Yachtpatente in österreichischen Schulungseinrichtungen sollte vermehrt Sicherheitsaspekte vermitteln.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Der Entwurf beinhaltet Regelungen für Behörden, die die Zulassung von Hochseeschiffen in Österreich ermöglichen. Den Behörden entsteht dadurch natürlich ein Aufwand, ohne dass die Schiffe jemals in Österreich eingesetzt werden können. Die BAK ist davon überzeugt, dass der Aufwand für die (national inexistente) Hochseeschifffahrt zu minimieren ist, letztlich kann so die Verwaltung entlastet und die Fachkompetenz der Behörden für andere Bereiche eingesetzt werden.

Die BAK schlägt daher vor, die Bestimmungen über die Zulassung von Yachten gänzlich zu streichen und sich als Binnenland aus deren Administration zurückzuziehen.

Zudem weist die BAK darauf hin, dass – dank des Einigungsprozesses der Europäischen Union – die Möglichkeit besteht, Hochseejachten in anderen Mitgliedstaaten der Union zulassen zu können. Ein Befahren von Küstengewässern ist daher möglich, eine Österreichische Zulassung ist dazu nicht erforderlich. Es wird weiters auf andere Binnenländer, etwa Liechtenstein verwiesen, die keine Jachtregister betreiben. Ebenso wird darauf hingewiesen, dass es in anderen Politikbereichen üblich ist, territorial irrelevante Regelungen nicht zu treffen und auch nicht zu administrieren, darunter fallen auch Belange der Hochsee, etwa die EU-Fangquoten und EU-Kontingente der Seefischerei.

§ 14 Z 5 ist grammatikalisch richtig zu stellen.

§ 21 Abs 6 sieht vor, dass Nachweise über die Bestellung von PrüferInnen von Schulungseinrichtungen nur für die Dauer deren Bestellung archiviert werden müssen. Dadurch wird eine (nachträgliche) Kontrolle durch die Behörde deutlich erschwert. Es sollte auch nach der Dauer der Bestellung von PrüferInnen möglich sein, deren Nachweise behördlich einzusehen.

§ 22 Abs 3 regelt die Befangenheit der PrüferInnen. Sie gelten auch dann als befangen, wenn sie „Verfügungsberechtigter“ der für die Prüfung verwendeten Jacht sind. Dem § 2 Z 27 des Schifffahrtsgesetzes folgend, bedeutet das, dass PrüferInnen die Jacht weder geleast oder gemietet haben dürfen. Das erscheint überschießend.

In § 25 Abs 4 wird bei der Anerkennung von Tauglichkeitsuntersuchungen auf „Triebwagen“ verwiesen. Angesichts der Regelungen im Schienenbereich ist das zu einschränkend, es ist auf das selbstständige Führen von „Triebfahrzeugen“ zu korrigieren (vgl dazu etwa den 9. Teil des Eisenbahngesetzes BGBl 60/1957 oder die Triebfahrzeugführer-Verordnung BGBl II 64/1999).

Die Anlage 7 über die Inhalte der Ausbildung sollte durch entsprechende Kenntnisse der englischen Sprache und durch Kenntnisse der Gefahren durch Übermüdung, Alkohol und Drogen ergänzt werden.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anliegen und Anregungen.

