

GZ.: BMVIT-554.025/0012-IV/W1/2018

**ZUR VERÖFFENTLICHUNG BESTIMMT**

Betreff: Entwurf für ein Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden (Schifffahrtsrechtsnovelle 2018)

**28/13**

**VORTRAG AN DEN MINISTERRAT**

Hauptgesichtspunkte

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Einführung der Möglichkeit zur Verwendung von sogenannten Alkohol-Vortestgeräten bei routinemäßigen Verkehrskontrollen.
- Veröffentlichung von Verkehrsinformationen auf elektronischem Weg anstatt bislang z.B. auf Amtstafeln.
- Schaffung der gesetzlichen Grundlage zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629 mittels innerstaatlicher Verordnung der Verwaltung.
- Verfahrenskonzentration bei jedenfalls einer Bezirksverwaltungsbehörde für Bewilligungen von Veranstaltungen auf Gewässern.
  
- Einführung des Seebriefs auch für Schlauchboote.
- Zumessung von Bescheidqualität für die Urkunde Seebrief.
- Beschränkung der Anwendbarkeit österreichischen Seeschifffahrtsrechts auf Jachten wie international üblich auf Jachten mit einer Länge von weniger als 24 m an Stelle bis zu 24 m.
- Klarstellung, dass österreichische Befähigungsausweise für die Führung von Jachten auf See in Respektierung der Hoheitsrechte der Küstenstaaten nur von Staatsangehörigen oder Einwohnern im Wege einer im privaten Rechtsverhältnis vor inländischen Prüfungsorganisationen abgelegten Prüfung erworben werden können.

## Finanzielle Auswirkungen

Durch die neu definierte Verfahrenskonzentration (§ 37 Schifffahrtsgesetz), die nicht mehr notwendige Rückgabe von Urkunden und die administrative Entlastung durch Streichung des § 54 Abs. 6 Seeschifffahrtsgesetz entstehen Verwaltungsvereinfachungen. Auf Grund der geringen Anzahl von Fällen (jährlich jeweils im einstelligen Bereich) ist mit budgetären Entlastungen von höchstens € 3000 pro Jahr zu rechnen.

Die Ausweitung der Ausnahmebestimmungen des § 18 Abs. 5 Schifffahrtsgesetz betrifft ebenfalls eine einstellige Anzahl von Fällen pro Jahr, wodurch die Erträge aus Gebühren um bis zu € 5000 pro Jahr sinken könnten.

Die Heranziehung von Ladungseigentümern zur Haftung (§ 29 Abs. 3 Schifffahrtsgesetz) für Bergungskosten wird nach bisherigen Erfahrungen nur einmal in zwanzig Jahren auftreten, könnte in diesem Einzelfall jedoch zu Mehreinzahlungen im Bereich von mehreren zehntausend bis hunderttausend Euro führen. Die Bergungskosten betreffen jedoch nicht unmittelbar den öffentlichen Haushalt, sondern werden von einer ausgegliederten Gesellschaft in deren gemäß Wasserstraßengesetz festgelegtem budgetären Rahmen getätigt.

Zusammenfassend ist die Bedeckung, sofern erforderlich, nach bisherigen Erfahrungen im Vollzug des Sachgebiets als in der langfristigen Schwankungsbreite operativen Verwaltungsablaufs gelegen de facto als nicht den vorgesehenen Novellierungsmaßnahmen zuordenbar einzuschätzen.

Ich stelle sohin den

Antrag,

die Bundesregierung wolle den Gesetzentwurf für ein Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden (Schifffahrtsrechtsnovelle 2018) samt Vorblatt, Erläuterungen (einschließlich WFA) und Textgegenüberstellung dem Nationalrat als Regierungsvorlage zur verfassungsmäßigen Behandlung zuleiten.

Wien, am 14. September 2018  
Der Bundesminister:  
HOFER