

## Gesamte Rechtsvorschrift für Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetz, Fassung vom 12.01.2012

### Langtitel

Bundesgesetz zur Erfüllung internationaler Seeschiffahrtsübereinkommen (Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetz - SSEG)  
 (NR: GP XX RV 175 AB 194 S. 32. BR: AB 5204 S. 615.) (CELEX-Nr.: 394L0058, 394L0057)  
 StF: BGBl. Nr. 387/1996

### Änderung

idF:  
 BGBl. I Nr. 32/2002 (NR: GP XXI RV 803 AB 909 S. 87. BR: AB 6559 S. 683.)

### Text

#### Begriffsbestimmungen

§ 1. Im Sinne dieses Gesetzes gelten als:

1. „SOLAS-Übereinkommen“: Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See samt Anlage, BGBl. Nr. 435/1988 in der jeweils geltenden Fassung;
2. „MARPOL-Übereinkommen“: Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973, BGBl. Nr. 434/1988 in der jeweils geltenden Fassung;
3. „COLREG-Übereinkommen“: Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen, BGBl. Nr. 529/1977 in der jeweils geltenden Fassung (Seestraßenordnung);
4. „LOAD LINE-Übereinkommen“: Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966, BGBl. Nr. 381/1972 in der jeweils geltenden Fassung;
5. „STCW-Übereinkommen“: Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in der jeweils geltenden Fassung;
6. „Österreichisches Seeschiff“: Seeschiff, das nach dem Seeschiffahrtsgesetz, BGBl. Nr. 174/1981 in der jeweils geltenden Fassung, zur Seeschiffahrt zugelassen ist;
7. „Reeder“: der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden österreichischen Seeschiffes (§ 484 HGB);
8. „Klassifikationsgesellschaft“: eine Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisation, die Sicherheitsüberprüfungen für die Behörde gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden vornimmt.

### Beachte für folgende Bestimmung

Zu Abs. 5 und 6: Tritt hinsichtlich des STCW-Übereinkommens mit dem Tag in Kraft, an dem das Übereinkommen für Österreich in Kraft tritt (vgl. § 17 Abs. 2).

#### Sachlicher Geltungsbereich

§ 2. (1) Das SOLAS-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Kapitel I Regel 3 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen ausgenommen sind.

(2) Das MARPOL-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. 3 des MARPOL-Übereinkommens ausgenommen sind.

(3) Das COLREG-Übereinkommen findet auf alle österreichischen Seeschiffe Anwendung.

(4) Das LOAD LINE-Übereinkommen findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. 5 des LOAD LINE-Übereinkommens ausgenommen sind.

(5) Das STCW-Übereinkommen findet auf die Besatzungen österreichischer Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. III des STCW-Übereinkommens ausgenommen sind.

(6) Auf österreichische Seeschiffe, die gemäß Art. 3 des MARPOL-Übereinkommens oder gemäß Art. III des STCW-Übereinkommens vom Anwendungsbereich dieser Übereinkommen ausgenommen sind, finden die Bestimmungen der betreffenden Übereinkommen insoweit Anwendung, als die Zweckbestimmung des Seeschiffes dem nicht zwingend entgegensteht und dessen Betrieb oder Betriebsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird.

### **Bau und Instandhaltung österreichischer Seeschiffe**

**§ 3.** (1) Österreichische Seeschiffe, ausgenommen Yachten (§ 2 Z 5 des Seeschiffahrtsgesetzes, BGBl. Nr. 174/1981 in der jeweils geltenden Fassung), müssen nach den Vorschriften einer durch den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut sein und so instandgehalten werden, daß sie die höchste Klasse der Klassifikationsgesellschaft besitzen.

(2) Nach einer Besichtigung oder Überprüfung eines Seeschiffes dürfen an der Bauausführung, dem Schiffskörper, der Maschinenanlage, den Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen, der Ausrüstung, der allgemeinen Anordnung, den Werkstoffen und den Materialstärken, auf die sich die Besichtigung oder Überprüfung erstreckt hat, ohne Bewilligung der Behörde gemäß § 6 keine Änderungen vorgenommen werden.

### **Klassifikationsgesellschaften**

**§ 4.** (1) Es dürfen nur Organisationen als Klassifikationsgesellschaften anerkannt werden, die den in der Anlage angeführten Mindestkriterien genügen.

(2) Auf eine Anerkennung gemäß Abs. 1 besteht kein Rechtsanspruch.

(3) Ist eines der in der Anlage angeführten Mindestkriterien nicht mehr gegeben, ist die Anerkennung über Aufforderung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu entziehen.

**§ 5.** (1) Die Behörde kann, sofern dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen und ein entsprechender, an der jeweiligen Anzahl österreichischer Seeschiffe zu messender Bedarf gegeben ist, eine gemäß § 4 Abs. 1 oder eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden anerkannte Klassifikationsgesellschaft im Wege einer schriftlichen Vereinbarung ermächtigen, die

1. in Kapitel I Regel 7 bis 10 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen vorgeschriebenen Untersuchungen und Überprüfungen,
2. in Kapitel I Regel 4 der Anlage I, in Regel 10 der Anlage II und in Regel 3 der Anlage IV zum MARPOL-Übereinkommen vorgeschriebenen Besichtigungen und Überprüfungen,
3. in Art. 13 und 14 des LOAD LINE-Übereinkommens vorgeschriebenen Besichtigungen, Überprüfungen und Anmarkungen sowie
4. die Ausstellung der in Kapitel I Regel 12 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen, der in Regel 5 der Anlage I, Regel 11 der Anlage II und Regel 4 der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens und der in Art. 16 des LOAD LINE-Übereinkommens vorgesehenen Zeugnisse

durchzuführen, sofern diese Klassifikationsgesellschaft über eine örtliche, rechtsfähige Vertretung im Inland verfügt. Dabei können auch Aufgaben auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes übertragen werden.

(2) Die in Abs. 1 genannten Aufgaben dürfen nur anerkannten Klassifikationsgesellschaften übertragen werden, die

1. in den Seegebieten, die von einem österreichischen Seeschiff häufig befahren werden, über Sachverständige (Besichtiger) zur Überprüfung und Besichtigung von Seeschiffen verfügen und
2. sich verpflichten,

- a) der Behörde über das Ergebnis der Besichtigungen und Überprüfungen österreichischer Seeschiffe zu berichten,
- b) bei der Besichtigung und Überprüfung österreichischer Seeschiffe für die Einhaltung der in den §§ 6 und 7 genannten Verordnungen und Bewilligungen zu sorgen und
- c) auf Ersuchen der Behörde Gutachten über die Anwendung des SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommens auf österreichischen Seeschiffen zu erstatten.

(3) Ergeben sich bei den in Abs. 1 genannten Tätigkeiten oder der in Abs. 1 genannten Ausstellung von Zeugnissen Unzukömmlichkeiten seitens der Klassifikationsgesellschaften, kommen diese ihren Verpflichtungen nicht nach oder ist eines der in der Anlage angeführten Mindestkriterien nicht mehr gegeben, ist die Ermächtigung durch die Behörde auszusetzen.

### **Befreiungen und Abweichungen**

**§ 6.** (1) Sofern im SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommen für Einzelfälle

1. Befreiungen oder Abweichungen von einzelnen Bestimmungen von der Bewilligung oder Überprüfung durch die Behörde abhängig gemacht werden,
2. für die Ausführung eines Schiffsbauteiles oder eines Gegenstandes der Schiffsausrüstung, für die Art und Weise der Berechnung technischer Einzelheiten des Seeschiffes oder für eine Änderung am Seeschiff die Zustimmung der Behörde vorgesehen ist oder
3. die Überprüfung von Schiffsbauteilen, von Gegenständen der Schiffsausrüstung oder die Überprüfung von Berechnungen technischer Einzelheiten des Seeschiffes durch die Behörde vorgesehen ist,

hat der Reeder bei der Behörde eine derartige Bewilligung zu beantragen.

(2) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 ist, gegebenenfalls unter den erforderlichen Bedingungen, Auflagen und Einschränkungen, zu erteilen, wenn

1. der Schutz des menschlichen Lebens, insbesondere der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmern, und der Sachwerte auf See und der Schutz der Meeresumwelt nicht beeinträchtigt wird und
2. der Stand der Technik berücksichtigt ist.

### **Beachte für folgende Bestimmung**

Zu Abs. 3: Tritt hinsichtlich des STCW-Übereinkommens mit dem Tag in Kraft, an dem das Übereinkommen für Österreich in Kraft tritt (vgl. § 17 Abs. 2).

### **Verordnungen**

**§ 7.** (1) Sofern das SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommen

1. für bestimmte Schiffskategorien die Möglichkeit der Befreiung von einzelnen ihrer Bestimmungen,
2. Vorschriften über die Ausgestaltung bestimmter Schiffsbauteile und Ausrüstungsgegenstände,
3. Vorschriften über Klassifikation, Kennzeichnung, Bezeichnung und Verpackung sowie Stauung gefährlicher Güter oder
4. betriebliche Maßnahmen zum Schutz des Lebens der an Bord befindlichen Personen

vorsehen, können entsprechende Vorschriften unter Bedachtnahme auf die in § 6 Abs. 2 genannten Erfordernisse durch Verordnung erlassen werden.

(2) Soweit im SOLAS- oder MARPOL-Übereinkommen vorgesehen, sind bestimmte Schiffsbauteile oder Ausrüstungsgegenstände unter Beachtung der in § 6 Abs. 2 genannten Erfordernisse einer Baumusterprüfung (Typengenehmigung), erforderlichenfalls in bestimmten Zeitabständen auch einer wiederkehrenden Überprüfung, hinsichtlich ihrer Verwendbarkeit zu unterwerfen. Derartige Teile und Gegenstände dürfen nur dann auf einem Seeschiff eingebaut oder verwendet werden, wenn für sie ein Typengenehmigungsbescheid vorliegt und ihre Verwendbarkeit fristgerecht nachgewiesen wurde. Liegt für einen solchen Teil oder Gegenstand die Typengenehmigung einer hierfür zuständigen Stelle eines anderen Staates vor, der dem SOLAS- oder MARPOL-Übereinkommen angehört, gilt diese Genehmigung als Typengenehmigung.

(3) Soweit im SOLAS-, MARPOL- oder STCW-Übereinkommen vorgesehen, können durch Verordnung Vorschriften über die Ausbildung von Mitgliedern der Schiffsbesatzung sowie für darüber abzulegende Prüfungen und auszustellende Zeugnisse erlassen werden. Die von der zuständigen Stelle

eines anderen Staates, der dem SOLAS-, MARPOL oder STCW-Übereinkommen angehört, ausgestellten Zeugnisse gelten als derartige Zeugnisse.

(4) Durch Verordnung sind Bestimmungen über die Ausgestaltung von Seeschiffen, einzelner Schiffsbauteile und Ausrüstungsgegenstände, über die Mindestanzahl der Rettungsmittel, Feuerlöschgeräte und Navigationsmittel, über die Instandhaltung und Überprüfung dieser Seeschiffe, Bauteile und Gegenstände sowie über den Betrieb der Seeschiffe insoweit zu erlassen, als das SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommen solche Bestimmungen nicht enthalten, oder die betreffenden Seeschiffe diesen Übereinkommen nicht unterliegen und derartige Vorschriften zum Schutz des menschlichen Lebens und der Sachwerte auf See notwendig sind. Die Bestimmungen dieser Verordnung müssen dem Stand der Technik entsprechen.

#### **Zeugnisse**

**§ 8.** (1) Die Behörde hat für ein österreichisches Seeschiff auf Antrag des Reeders folgende Zeugnisse auszustellen:

1. Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe,
2. Bau-Sicherheitszeugnis samt Nachtrag für Frachtschiffe,
3. Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis samt Nachtrag für Frachtschiffe,
4. Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
5. International Management-Zeugnis (IMS),
6. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung,
7. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut,
8. Internationales Zeugnis zur Beförderung von verflüssigten Gasen als Massengut,
9. Internationales Zeugnis zur Beförderung von gefährlichen Gütern als Massengut,
10. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung giftiger flüssiger Stoffe als Massengut,
11. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser,
12. Internationales Freibord-Zeugnis,
13. Ausnahmezeugnis zusätzlich zu den Zeugnissen gemäß Z 1 bis 5 und 12.

(2) Die in Abs. 1 genannten Zeugnisse sind nach dem Muster

1. des Anhanges zum SOLAS-Übereinkommen,
2. des Anhanges II zu Anlage I, des Anhanges V zu Anlage II und des Anhanges zu Anlage IV zum MARPOL-Übereinkommen sowie
3. der Anlage III zum LOAD LINE-Übereinkommen

auszustellen.

(3) Ist eine Klassifikationsgesellschaft gemäß § 5 Abs. 1 ermächtigt, werden die in Abs. 1 genannten Zeugnisse von dieser ausgestellt, das in Abs. 1 Z 13 genannte Zeugnis im Einvernehmen mit der Behörde. Die Zeugnisse sind für den nach dem SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommen höchstzulässigen Zeitraum auszustellen; Verlängerungen der Geltungsdauer sind zulässig.

#### **LOAD LINE-Übereinkommen**

**§ 9.** (1) Als Kennzeichen gemäß Regel 7 der Anlage I zum LOAD LINE-Übereinkommen sind neben dem Freibordring, oberhalb des waagrechten Striches, links die Buchstaben „AS“, rechts zwei Kennbuchstaben der

betrauten Klassifikationsgesellschaft anzubringen.

(2) Ein Seeschiff darf nur dann zu einer Reise auslaufen, wenn es mit einer Freibordmarke und den Lademarken versehen ist und gültige Zeugnisse an Bord sind.

#### **COLREG-Übereinkommen**

**§ 10.** (1) Die Kapitäne österreichischer Seeschiffe haben die Bestimmungen des COLREG-Übereinkommens einzuhalten.

(2) Durch Verordnung können weitere Verkehrsvorschriften für die Hohe See erlassen werden, soweit es die Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere die Verhütung von Schiffszusammenstößen, erfordert. Diese Vorschriften haben mit dem COLREG-Übereinkommen in Einklang zu stehen; auch für diese Bestimmungen gilt die Verpflichtung gemäß Abs. 1.

### **Beachte für folgende Bestimmung**

Tritt hinsichtlich des STCW-Übereinkommens mit dem Tag in Kraft, an dem das Übereinkommen für Österreich in Kraft tritt (vgl. § 17 Abs. 2).

#### **STCW-Übereinkommen**

§ 11. (1) Die Qualifikation von Kapitänen, Offizieren, Brücken- und Maschinenwache gehenden Schiffsleuten sowie Rettungsbootleuten österreichischer Seeschiffe hat den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens zu entsprechen.

(2) Besatzungsmitglieder aus Staaten, die dem STCW-Übereinkommen nicht beigetreten sind, haben eine den Anforderungen des STCW-Übereinkommens entsprechende Qualifikation nachzuweisen.

(3) Durch Verordnung können Besatzungsvorschriften erlassen werden, soweit es der Schutz des menschlichen Lebens und der Sachwerte auf See sowie der Schutz der Meeresumwelt erfordern.

### **Beachte für folgende Bestimmung**

Zu Abs. 4 und 7: Tritt hinsichtlich des STCW-Übereinkommens mit dem Tag in Kraft, an dem das Übereinkommen für Österreich in Kraft tritt (vgl. § 17 Abs. 2).

#### **Pflichten des Reeders und des Kapitäns**

§ 12. (1) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat dieses in einem solchen Zustand zu erhalten, daß es den Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 6 und 7 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen entspricht.

(2) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes darf dieses nicht ohne die nach dem SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verwenden.

(3) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes muß die nach dem LOAD LINE-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken dauerhaft und deutlich sichtbar am Seeschiff anbringen lassen.

(4) Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat dafür Sorge zu tragen, daß es gemäß den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 7 und 11 erlassenen Verordnungen besetzt und eine jederzeitige wirksame Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern gewährleistet ist.

(5) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes oder ein vom Kapitän Beauftragter hat die im SOLAS- und MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Tagebücher zu führen.

(6) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes darf mit diesem nur auslaufen, wenn am Seeschiff die nach dem LOAD LINE-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken angebracht sind und das Seeschiff über die nach dem SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verfügt.

(7) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes hat die Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL-, LOAD LINE-, COLREG- und STCW-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 6, 7, 10 und 11 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen einzuhalten.

(8) Bei Verstößen gegen die Verpflichtungen des Abs. 5 und 6 hat der Reeder den Kapitän zu rügen und dafür zu sorgen, daß weitere Verstöße unterbleiben. Bei einem schwerwiegenden Verstoß, insbesondere wenn dadurch Menschen schwer verletzt oder getötet wurden oder eine größere Anzahl von Personen in Lebensgefahr geriet, hat die Behörde den Reeder aufzufordern, dem Kapitän die Führung des Seeschiffes zu entziehen. Der Reeder hat dieser Aufforderung ehestmöglich nachzukommen.

#### **Unfälle**

§ 13. Der Kapitän hat jeden Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, unverzüglich dem Reeder mitzuteilen. Der Reeder hat ehestmöglich die Behörde davon zu verständigen. Die Behörde hat jeden Unfall eines österreichischen Seeschiffes zu untersuchen und die Ursachen und den Verlauf des Unfalles aufzuklären. Der Reeder hat der Behörde zur Aufklärung des Unfalles alle verfügbaren Unterlagen vorzulegen. Die Behörde kann, wenn es der Untersuchung dienlich ist, den Kapitän und die übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung vernehmen.

### **Amtshandlungen**

**§ 14.** (1) Die Behörde darf Amtshandlungen zur Erfüllung der in § 1 genannten Übereinkommen im Hoheitsgebiet eines anderen Staates durchführen, soweit es dieser Staat zuläßt.

(2) Erwachsen dem Bund aus der Durchführung des Eiswachdienstes gemäß Kapitel V Regel 6 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen Kosten, so hat er diese Kosten dem Reeder des österreichischen Seeschiffes, das den Eiswachdienst in Anspruch genommen hat, zum Ersatz vorzuschreiben.

### **Behörden**

**§ 15.** (1) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes - ausgenommen für Verwaltungsstrafverfahren - ist der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst.

(2) Für Verwaltungsstrafverfahren nach diesem Bundesgesetz ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Geschäftsstelle der Reederei (§ 17 Abs. 1 des Seeschiffahrtsgesetzes, BGBl. Nr. 174/1981 in der jeweils geltenden Fassung) liegt.

(3) Die Kosten für die Tätigkeiten der Klassifikationsgesellschaften, einschließlich der in § 5 genannten Überprüfungen, Untersuchungen, Besichtigungen, Anmarkungen und Ausstellung von Zeugnissen und Gutachten sind vom Reeder zu tragen.

(4) Hat die Behörde wegen eines österreichischen Seeschiffes Amtshandlungen im Ausland durchzuführen, sind deren Kosten, einschließlich der Reise- und Aufenthaltskosten, der Behörde vom Reeder zu ersetzen.

(5) Hat die Behörde wegen der Kontrolle von Klassifikationsgesellschaften Amtshandlungen im Ausland durchzuführen, sind deren Kosten, einschließlich der Reise- und Aufenthaltskosten, der Behörde von der Klassifikationsgesellschaft zu ersetzen.

### **Strafbestimmungen**

**§ 16.** (1) Sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, begeht, auch wenn die Tat im Ausland begangen wird, eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu bestrafen, wer

1. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes der Verpflichtung nicht nachkommt, das Seeschiff in einem solchen Zustand zu erhalten, daß es den Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 6 und 7 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen entspricht (§ 12 Abs. 1);
2. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes dieses ohne die nach dem SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse zur Seeschiffahrt verwendet (§ 12 Abs. 2);
3. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, daß die nach dem LOAD LINE-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken dauerhaft und deutlich sichtbar am Seeschiff angebracht werden (§ 12 Abs. 3);
4. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, daß es nach den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 7 und 11 erlassenen Verordnungen besetzt oder eine jederzeitige wirksame Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern gewährleistet ist (§ 12 Abs. 4);
5. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes der Aufforderung der Behörde, dem Kapitän die Führung des Seeschiffes zu entziehen, nicht ehestmöglich nachkommt (§ 12 Abs. 8);
6. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes die Behörde von einem Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, nicht ehestmöglich verständigt oder die zur Aufklärung des Unfalles zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht vorlegt (§ 13);
7. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die im SOLAS und MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Tagebücher nicht führt (§ 12 Abs. 5);
8. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes mit diesem ausläuft, obwohl am Seeschiff nicht die nach dem LOAD LINE-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken angebracht sind oder das Seeschiff nicht über die nach dem SOLAS-, MARPOL- und LOAD LINE-Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse verfügt (§ 12 Abs. 6);
9. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL-, LOAD LINE-, COLREG- oder des STCW-Übereinkommens oder der auf Grund der §§ 6, 7, 10 und 11 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen verstößt (§ 12 Abs. 7);

10. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes dem Reeder einen Unfall, den ein österreichisches Seeschiff erleidet oder der von einem österreichischen Seeschiff verursacht wird, nicht unverzüglich mitteilt (§ 13);
11. nach einer Besichtigung oder Überprüfung eines Seeschiffes an der Bauausführung, dem Schiffskörper, der Maschinenanlage, den Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen, der Ausrüstung, der allgemeinen Anordnung, den Werkstoffen und den Materialstärken, auf die sich die Besichtigung oder Überprüfung erstreckt hat, ohne Bewilligung der Behörde gemäß § 6 Änderungen vornimmt (§ 3 Abs. 2).

(2) Wurde gegen den Kapitän eines österreichischen Seeschiffes ein Verwaltungsstrafverfahren wegen einer Verwaltungsübertretung eingeleitet, so ist der Reeder - im Falle einer juristischen Person das zur Vertretung nach außen befugte Organ - als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigter gemäß § 10 AVG bzw. § 9 Zustellgesetz, BGBl. Nr. 200/1982 in der jeweils geltenden Fassung, anzusehen. Dies gilt nicht, wenn der Kapitän im Einzelfall eine andere Person mit dem Wohnsitz im Inland als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigten gemäß § 10 AVG bzw. § 9 Zustellgesetz, BGBl. Nr. 200/1982 in der jeweils geltenden Fassung, bevollmächtigt.

(3) Verstößt der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Bestimmungen des SOLAS-, MARPOL-, LOAD LINE- oder COLREG-Übereinkommens in den Hoheitsgewässern eines anderen Staates, der dem SOLAS-, MARPOL-, LOAD LINE- oder COLREG-Übereinkommen angehört, und hat dieser Staat den Kapitän wegen dieser Handlung bestraft, ist die ausländische Strafe in die von der Behörde zu verhängende einzurechnen oder von der Verhängung abzusehen, wenn die von der Behörde zu verhängende Strafe gegenüber der ausländischen nicht ins Gewicht fiele.

(4) Die Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens gemäß Abs. 1 steht der Erlassung und Vollstreckung eines Bescheides, mit dem der Auftrag erteilt wird, einen Zustand zu beseitigen, der den Vorschriften des SOLAS-, MARPOL- oder LOAD LINE-Übereinkommens oder den auf Grund der §§ 6 und 7 erlassenen Verordnungen und Bewilligungen zuwiderläuft, nicht entgegen.

(5) Die wegen Verwaltungsübertretungen nach diesem Bundesgesetz eingehobenen Straf gelder fließen dem Bund zu.

#### **Inkrafttreten**

**§ 17.** (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit dem auf seine Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

(2) Abweichend von Abs. 1 treten die §§ 2 Abs. 5 und 6, 7 Abs. 3, 11, 12 Abs. 4 und 7 sowie 16 Abs. 1 Z 4 und 9 hinsichtlich des STCW-Übereinkommens mit dem Tag in Kraft, an dem das Übereinkommen für Österreich in Kraft tritt.

(3) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Diese Verordnungen dürfen frühestens mit dem in Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt in Kraft gesetzt werden.

(4) § 16 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 32/2002 tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.

#### **Übergangsbestimmung**

**§ 18.** Die gemäß § 2 des Bundesgesetzes vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 382, in der Fassung BGBl. Nr. 611/1977 und BGBl. Nr. 174/1981 zur Erfüllung des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 erfolgten Ermächtigungen von Klassifikationsgesellschaften gelten nach Maßgabe deren zeitlicher Befristung bis zu einer allfälligen Ermächtigung gemäß § 5 weiter.

#### **Außerkräfttreten bestehender Rechtsvorschriften**

**§ 19.** Mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 382 in der Fassung BGBl. Nr. 611/1977 und BGBl. Nr. 174/1981, zur Erfüllung des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 außer Kraft.

#### **Weitergeltung bestehender Vorschriften**

**§ 20.** Die auf der Grundlage der in § 19 genannten Rechtsvorschrift erlassenen Bestimmungen der Seeschiffsfahrtsverordnung, BGBl. Nr. 189/1981 in der Fassung BGBl. Nr. 502/1994, gelten als auf der Grundlage dieses Bundesgesetzes erlassen.

## Vollziehung

§ 21. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst betraut.

### Anlage

### zu § 3 Abs. 2

## Mindestkriterien für die Anerkennung von Organisationen als Klassifikationsgesellschaften

### A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1. Die Organisation verfügt über weitreichende Erfahrungen mit der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Handelsschiffen.
2. Die Organisation hat eine Flotte von mindestens 1 000 Seeschiffen mit jeweils mehr als 100 Bruttoreaumzahl (BRZ) mit insgesamt mindestens 5 Millionen Bruttoreumzahl (BRZ) klassifiziert.
3. Die Organisation beschäftigt eine der Zahl der klassifizierten Schiffe angemessene Zahl an technischen Mitarbeitern. Für eine Flotte in der unter Z 2 genannten Größenordnung sind 100 hauptamtliche Besichtiger erforderlich.
4. Die Organisation verfügt über ein umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen, welches veröffentlicht und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert wird.
5. Die Organisation veröffentlicht jährlich ihre Schiffsregister.
6. Die Organisation ist nicht von Schiffseignern oder Schiffsbauern oder anderen abhängig, die gewerblich Schiffe bauen, ausrüsten, instand halten oder betreiben. Die Organisation ist in bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig.

### B. BESONDERE ANFORDERUNGEN

1. Die Organisation verfügt über
  - a) eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für technische Aufgaben sowie Leitungs-, Hilfs- und Forschungsaufgaben, die den Aufgaben und den klassifizierten Schiffen angemessen ist und darüber hinaus für die Weiterentwicklung der Fähigkeiten und die Pflege des Vorschriftenwerks sorgt, und
  - b) ein weltweites Netz von ausschließlich für sie tätigen technischen Mitarbeitern oder von technischen Mitarbeitern anderer anerkannter Organisationen.
2. Die Organisation arbeitet nach standesrechtlichen Grundsätzen.
3. Die Organisation wird so geleitet und verwaltet, daß die Vertraulichkeit der von der Verwaltung geforderten Auskünfte gewahrt bleibt.
4. Die Organisation ist bereit, der Verwaltung sachdienliche Auskünfte zu erteilen.
5. Die Leitung der Organisation hat ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich niedergelegt und stellt sicher, daß diese Politik auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird.
6. Die Organisation hat ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt und schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen, steht mit den Normen EN 45004 (Überprüfungsstellen) und EN 29001 – in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen – im Einklang und stellt unter anderem sicher, daß
  - a) das Vorschriftenwerk der Organisation systematisch erstellt und fortgeschrieben wird;
  - b) das Vorschriftenwerk der Organisation befolgt wird;
  - c) die Vorschriften für die hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, eingehalten werden;
  - d) die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die Zusammenarbeit der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der Organisation erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt sind;

- e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen ausgeführt werden;
  - f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen Mitarbeitern und Verwaltungsmitarbeitern, die unmittelbar von der Organisation beschäftigt werden, vorhanden ist;
  - g) die wichtigsten hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen durchgeführt oder unmittelbar von ihnen überwacht werden;
  - h) die Besichtigter sich systematisch fortbilden und ihre Kenntnisse laufend auffrischen;
  - i) das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie das wirksame Funktionieren des Qualitätssicherungssystems anhand von Aufzeichnungen belegt wird;
  - j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten an allen Standorten der Organisation besteht.
7. Die Organisation weist ihre Fähigkeit nach,
- a) ein vollständiges und angemessenes eigenes Vorschriftenwerk zu Schiffskörpern, Maschinen und elektrischen Einrichtungen sowie Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen entwickeln zu können und auf dem neuesten Stand zu halten, dessen Qualität international anerkannten technischen Normen entspricht, auf deren Grundlage die Zeugnisse im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens und die Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe (hinsichtlich der Angemessenheit der Bauausführung und der wichtigsten Maschinenanlagen an Bord der Schiffe) sowie die Freibord-Zeugnisse (hinsichtlich der Angemessenheit der Schiffsfestigkeit) ausgestellt werden können;
  - b) alle Überprüfungen und Besichtigungen durchführen zu können, die gemäß den internationalen Übereinkommen für die Ausstellung von Zeugnissen vorgeschrieben sind, einschließlich der Mittel, die notwendig sind, um durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals die Verwendung und die Instandhaltung der landgestützten und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand des Zeugnisses sein sollen, zu beurteilen;
  - c) die auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes in Österreich geltenden und auf österreichische Seeschiffe anzuwendenden Vorschriften im Rahmen ihrer Tätigkeit berücksichtigen zu können.
8. Das Qualitätssicherungssystem der Organisation ist von einer unabhängigen Prüfstelle zertifiziert, die von der Verwaltung des Staates, in dem die Organisation niedergelassen ist, anerkannt sein muß.
9. Die Organisation gestattet Vertretern der Verwaltung und anderen Beteiligten, sich an der Entwicklung ihres Vorschriftenwerks zu beteiligen.