



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ

20.292/4-I 8/87

An das
Präsidium des Nationalrates

W i e n

Z! 22 ..-Ge/9

Datum: 19. AUG. 1987

Vorhalt 24. Aug. 1987 *Hoff*

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/96 22-0*

Fernschreiber
13/1264

Sachbearbeiter

Klappe (DW)

L. Klausgruber

Betrifft: Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz
zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die
Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsgesetz).

Das Bundesministerium für Justiz beeckt sich, mit Be-
ziehung auf die diesbezügliche Entschließung des National-
rates 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem oben
angeführten Gesetzesentwurf zu übersenden.

13. August 1987

Für den Bundesminister:

FEITZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
Stolz



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 20.292/4-I 8/87

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
als oberste Schifffahrtsbehörde

W i e n

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/96 22-0*

Fernschreiber
13/1264

Sachbearbeiter

Klappe (DW)

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die
Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsgesetz);
Begutachtungsverfahren.

zu Zl. 195.037/3-I/8-1987

Das Bundesministerium für Justiz beeckt sich, mit Beziehung auf das dortige Schreiben vom 24.4.1987 sowie die von Herrn Ministerialrat Dr. Dworsak mitgeteilte Erstreckung der Begutachtungsfrist zu dem obgenannten Gesetzesentwurf Stellung zu nehmen wie folgt:

Vorbemerkungen

1. Vorausgeschickt sei, daß der Titel des Entwurfes unglücklich gewählt ist, weil darin nicht zum Ausdruck kommt, daß nur die verwaltungsrechtliche Seite der Binnenschiffahrt" (so Seite 1 der Erläuterungen) geregelt werden soll. Der vorgeschlagene "Kurztitel" stiftet darüberhinaus Verwirrung, da auf das nach wie vor geltende Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 20.5.1898, dRGBl. 369, 868, Binnen-

- 2 -

schiffahrtsgesetz idGf (in Auszügen abgedruckt bei Wiesbauer-Zetter, Transporthaftung, Abschnitt E I 1) nicht Bedacht genommen wird.

2. Darüber hinaus erscheint der Entwurf nicht sehr übersichtlich. Seine Gliederung in einzelne Teile, in denen jeweils eigene Übergangs- und Strafbestimmungen vorgesehen werden, erschwert es, das Gesetz im ganzen zu überblicken. Hiezu kommt, daß die Teile D und H jeweils einen "ersten Abchnitt", aber keine weiteren Abschnitte aufweisen.

Schließlich sollten wohl alle Legaldefinitionen, etwa auch jene für "Wasserstraßen" (§ 14 Abs. 1) in die "Begriffsbestimmungen" des § 2 aufgenommen werden.

3. Der Entwurf stellt in einigen Bestimmungen (vgl. etwa § 12 Abs. 3, § 13, § 37 Abs. 1, § 47 Abs. 1 Z. 4, § 51, § 55 Abs. 9) auf die "Reinhaltung der Gewässer" ab. Es wird angeregt, in allen diesen Fällen auch die Reinhaltung der Luft miteinzubeziehen, zumal ein wirksamer Gewässerschutz wohl auch Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung voraussetzt. An anderen Stellen (vgl. etwa § 3 Abs. 2 oder § 15 Abs. 1 Z. 4) wird diesem Gedanken ohnehin entsprochen und auf den "Schutz der Luft oder der Gewässer vor Verunreinigungen" Bedacht genommen - aus umweltpolitischen Gründen sollte dies wohl generell und nicht nur in Einzelbestimmungen geschehen.

4. Einige Bestimmungen (zB § 25 Abs. 2 oder § 28 Abs. 1) verlangen, daß die "Sicherheit der Schifffahrt" gewährleistet sein muß; andere (etwa § 36 Abs. 4) fordern, daß die "Sicherheit der Schifffahrt und der an Bord befindlichen Personen" garantiert wird, wieder andere (so § 15 Abs. 1 Z. 1 oder § 55 Abs. 9) stellen auf die "Sicherheit der Schifffahrt und von Personen" ab. Diese Unterscheidung ist sachlich kaum zu rechtfertigen; wieso etwa (§ 55 Abs. 9) der Betreiber einer Schifffahrtsanlage auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen zu achten, der

- 3 -

Schiffsführer eines gesunkenen Schiffes hingegen (§ 28 Abs. 1) lediglich die Sicherheit der Schifffahrt, nicht jedoch die von Personen zu berücksichtigen hat, ist kaum einsichtig. Es sollte wohl stets auch auf den Schutz von Personen (und zwar ohne Einschränkung auf eine bestimmte Gruppe) Bedacht genommen werden.

5. Schließlich wäre es dienlich, wenn die Erläuterungen nicht zu knapp wären; dies gilt vor allem für die Auslegung der ersten 50 Paragraphen. Besonders erschwerend ist es, daß bisweilen nicht angegeben wird, welche geltende Bestimmung mit dem Entwurf übernommen wurde.

Im einzelnen

Zum § 5:

Zum Abs. 1

1. Wie bereits in den Vorbemerkungen zum Ausdruck gebracht, erscheint die in dieser Bestimmung getroffene Einschränkung auf die "an Bord befindlichen Personen" nicht sachgerecht. Es versteht sich z.B. wohl von selbst, daß eine Schiffsbesatzung nach ihrer "Zahl und Befähigung" auch im Stande sein muß, ein Anlegemanöver gefahrlos durchzuführen und auf das Schiff wartende Passagiere nicht zu gefährden. Das sollte wohl auch im Gesetzesstext zum Ausdruck kommen.

2. Außerdem fällt auf, daß nur auf das Schiff, die an Bord befindlichen Personen, die Schifffahrt sowie die "ordnungsgemäße Ausübung des Schiffsdienstes" (was immer das heißen mag), nicht aber auf die Ladung Bezug genommen wird.

Zum Abs. 4

Das hier verwendete Wort "verantwortlich" ist - näher gesehen - völlig unbestimmt und daher zur Verwendung als Rechtsbegriff ungeeignet. Eine Norm hat eine Verhaltens-

- 4 -

anweisung an Menschen und die Sanktion für eine Nicht-beachtung dieser Anweisung zu enthalten. Das Wort "verantwortlich" läßt weder einigermaßen konkret erkennen, welches Verhalten der Schiffsführer bzw. sein Vertreter setzen sollen, noch welche Sanktion sie im Fall eines Zuwiderhandels treffen soll; wichtiger ist dabei der erste Mangel, die Sanktion würde sich zumindest aus dem Schadenersatzrecht, besonders nach § 1311 ABGB, ergeben. Auch hier sollte etwa ähnlich wie im Abs. 3 und in der Strafbestimmung des § 39 Abs. 2 Z. 4 gesagt werden, der Schiffsführer habe dafür zu sorgen, daß die genannten Normen von den Personen, an die sie sich richten, befolgt werden.

Zum Abs. 6

Unklar ist, wer "Verfügungsberechtigter" im Sinne dieser Norm sein soll, da der Entwurf hiezu keine Legaldefinition gibt. Eine präzise Begriffsumschreibung wäre aber schon deshalb erforderlich, da die §§ 1 und 2 des bereits erwähnten "Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt" vom "Schiffseigner" sprechen und offen bleibt, ob - wenn ja, in welcher Weise - die Begriffsinhalte des "Schiffseigners" einerseits und des "Verfügungsberechtigten" andererseits voneinander abweichen.

Zum Abs. 7

Diese Bestimmung entspricht wörtlich dem § 103 Abs. 2 KFG. Dennoch muß sie insofern als problematisch angesehen werden, als keine rechtspolitische Abwägung darüber, unter welchen Umständen das Recht auf Auskunftsverweigerung zurücktreten soll, erfolgt. Es erscheint aus der Sicht des BMJ erforderlich, die in dieser allgemein gefaßten Form als zu weitreichend anzusehende Bestimmung so einzuschränken, daß jeweils die konkreten Anlaßfälle (etwa

- 5 -

Unfall mit Verletzungsfolgen), bei deren Vorliegen das Recht auf Auskunftsverweigerung gegenüber der Auskunfts-pflicht nach Abs. 6 zurücktritt, im Gesetz angeführt werden.

Zum § 7:

Diese Regelung scheint das Handeln des Schiffsführers im Notstand zu betreffen. Auch wenn sie nicht unmittelbare Auswirkungen auf das Schadenersatzrecht haben mag (hier werden weiter die §§ 1306a und 1307 ABGB anzuwenden sein), gibt ihre Unbestimmtheit doch zu denken, wenn man vergleichbare Regelungen wie etwa den § 10 Abs. 1 StGB heranzieht. Zu überlegen wäre, ob nicht auch im Gesetzesstext auf die dem Notstand eigene Interessensabwägung hingewiesen werden sollte.

Zum § 11:

Wenn die Erlassung einer Verordnung über den Transport gefährlicher Güter unter anderem von der "Häufigkeit solcher Transporte" abhängig sein soll, wird bis dahin ein unbestimmtes Sicherheitsrisiko in Kauf genommen. Das ist umso bedenklicher, als sich gerade in letzter Zeit gezeigt hat, welche gravierenden und weitgehenden Auswirkungen mit möglichen Unglücksfällen auf- bzw. in der Nähe von Flüssen verbunden sein können. Dies spricht dafür, unabhängig von der Frequenz solcher Transporte von vornehmerein strenge Anforderungen an diese zu stellen.

Eben dieselben Erwägungen legen es nahe, die Verordnungsermächtigung des § 11 nicht auf "Fahrzeuge" zu beschränken: Gefährliche Güter könnten durchaus auch einmal mit "Schwimmkörpern" im Sinne des § 2 Z. 7 transportiert werden. Die Umweltgefahren, die dabei entstehen, sind dann jedoch nicht geringer, als beim Transport solcher Güter durch "Fahrzeuge". Diesem Umstand sollte hier durch die Gleichbehandlung von "Schwimmkörpern" und "Fahrzeugen" Rechnung getragen werden.

- 6 -

Zum § 12:

Es fällt auf, daß etwa bei Einsatzfahrzeugen (vgl. Abs. 3) lediglich eine Befreiung von Verkehrsvorschriften möglich ist, dies jedoch nur, "wenn dadurch die Sicherheit der Schiffahrt sowie die Wassergüte nicht beeinträchtigt werden". Demgegenüber läßt der Abs. 4 für Fahrzeuge der Wasserbauverwaltung (soweit es zur ungehinderten Durchführung von Wasserbauarbeiten erforderlich ist) auch eine Befreiung von Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter (wie Explosivstoffe, feuergefährliche, giftige, ätzende oder radioaktive Stoffe) zu, was umso mehr ins Gewicht fällt, als hiebei lediglich auf die Sicherheit der Schiffahrt abzustellen ist, Rücksichten des Gewässerschutzes jedoch keine Rolle zu spielen scheinen. Angesichts der zunehmenden Umweltbedrohung sollte dieser Standpunkt noch einmal überdacht werden.

Das gilt in gleicher Weise für die Ausnahmeregelung zugunsten von Angehörigen bzw. Fahrzeugen des Bundesheeres: Zu rechtfertigen ist sie in diesem Zusammenhang nur für den Einsatzfall (Abs. 5 Z. 1 und 2), die darüberhinaus in Abs. 5 Z. 3 vorgesehene generelle Befreiung – etwa auch von der Einhaltung der Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter – erscheint hingegen kaum sachlich gerechtfertigt.

Zum § 15:

Nach dem Abs. 3 kann durch eine Verordnung gemäß Abs. 1 Z. 1 und 2 sowie Z. 4 bis 11 ein bestimmtes Verhalten, das den im Abs. 1 Z. 1 und 2 angeführten Erfordernissen widerspricht, untersagt werden. – Das augenfällige Auseinanderfallen des Wirkungsbereichs und der Zielrichtung solcher Verordnungen dürfte wohl auf ein Redaktionsversehen zurückzuführen sein.

- 7 -

Zum § 22:

1. Ob die im Abs. 2 vorgesehenen Maßnahmen zur Kundmachung bestimmter Verordnungen ausreichen, muß bezweifelt werden; insbesondere erscheint die zweiwöchige Frist für den Anschlag auf der Amtstafel als zu kurz bemessen. Da die Geltungsdauer der betreffenden Verordnungen ein Jahr ohnehin nicht übersteigen darf, würde die Übersichtlichkeit auf dem Anschlagsbrett nicht leiden, wenn die Anschläge länger ersichtlich blieben.

2. Der Abs. 3 hat nach dem Einleitungssatz nur Verordnungen nach Abs. 2 (also solche gemäß § 15 Abs. 1 Z. 1 bzw. 2) zum Gegenstand; die im folgenden getroffene Einschränkung "wenn es sich um eine Verordnung gemäß § 15 Abs. 1 Z. 1 oder 2 handelt" ist daher entbehrlich.

Zum § 23:

1. Für die Empfehlungen gilt ähnliches wie zum § 5 Abs. 4 gesagt worden ist: Eine Norm hat zu einem bestimmten Verhalten zu verpflichten und eine Sanktion zu nennen. Die Anordnung der Erlassung einer Empfehlung könnte also nur Inhalt einer an die Behörde gerichteten Norm sein, daß sie den Schiffahrtstreibenden zu ihrem eigenen Schutz bestimmte Verhaltensweisen empfehle. Das ist aber hier nicht gemeint, das wäre schon durch den Begriff "Hinweise" abgedeckt, da es sich dabei ja sachlich nur um Warnungen handeln würde. Gemeint ist offenbar vielmehr die Empfehlung zu bestimmten Verhaltensweisen zum Schutz anderer Rechtsgüter. Das wäre aber eben eine Norm, nicht bloß eine "Empfehlung", wenn sie mit irgendeiner Sanktion bewehrt ist (daß diese Regeln möglicherweise nicht mit Strafe sanktionsiert sind wie die Anordnungen nach § 22, spielte keine Rolle, es genügte etwa eine Schadenersatzpflicht nach § 1311 ABGB). Wenn diese Empfehlungen wirklich unverbindlich sein sollen, wäre für sie in einem Gesetz kein Raum. Bei der vorliegenden Fassung wäre aber unklar, ob

- 8 -

sie etwa eine Schutznorm ist des § 1311 ABGB sind und daher ihre Nichtbeachtung Schadenersatzpflichten auslösen könnte (dafür spräche der im Abs. 2 letzter Satz verwendete Begriff der Geltung dieser Empfehlungen, das ist aber nur ein schwaches Indiz; keinesfalls paßt aber dieser letzte Satz für Warnungen, die der Behörde zum Schutz der Schiffahrtstreibenden selbst aufgetragen werden).

2. Unklar ist überdies, was unter der "Nachricht für die Schiffahrtstreibenden" zu verstehen ist. Der Bezeichnung nach scheint es sich um ein spezifisches Publikationsorgan zu handeln, in welchem "Empfehlungen" veröffentlicht werden. Es ließe sich aber auch die Meinung vertreten, die "Nachricht für die Schiffahrtstreibenden" sei jene Normenkategorie, in der die "Empfehlungen" zu ergehen hätten. Für diese Auslegung spricht der Einleitungssatz des Abs. 2, wonach die "Nachricht für die Schiffahrtstreibenden" durch Anschlag zu verlautbaren ist. Bei diesem Verständnis bleibt freilich offen, wie die Normkategorie "Nachricht für die Schiffahrtstreibenden" in das System der österreichischen Rechtsordnung einzuordnen wäre; es ist das gleiche Problem, das sich (wie zuvor ausgeführt) auch bei der Frage nach der Rechtsnatur der "Empfehlungen" stellt.

Zum § 25:

1. Die im Abs. 1 enthaltene Einschränkung "ausgenommen Privatländern und Privathäfen, die lediglich Zwecken der Bundesverwaltung dienen", beruht offensichtlich auf einem Redaktionsverssehen, da Privatländern und Privathäfen der Bundesverwaltung kaum denkbar sind.

2. Der im Abs. 4 Z. 2 verwendete Begriff des "Bauführers" ist mißverständlich: Zur Kostentragung verpflichtet soll wohl der Auftraggeber der die Anbringung von Schiffahrtszeichen erforderlich machenden Arbeiten sein; der Terminus "Bauführer" erfaßt jedoch eher den Per-

- 9 -

sonenkreis, der mit der tatsächlichen Aufführung eines Bauwerkes betraut ist.

Zum § 27:

1. Zum Abs. 3 stellt sich die Frage, ob durch die Einschränkung auf "beschädigte Sachen" (s. den zweiten Satz) tatsächlich alle durch Eigentumsbeschränkungen zugefügten vermögensrechtlichen Nachteile erfaßt werden; die Veränderung der Beschaffenheit eines Gebäudes wird etwa stets Kosten verursachen, muß aber nicht notwendig mit einer Beschädigung einhergehen. Soll auch in solchen Fällen eine Entschädigung zu leisten sein - was sachlich wohl gerechtfertigt sein dürfe - so wäre die vorgeschlagene Fassung insoweit zu modifizieren.

2. Der generelle Ausschluß einer Entschädigung im Falle eines fahrlässigen Zuwiderhandelns gegen die Anordnungen des Abs. 1 scheint zu weitreichend; bei Beibehaltung der derzeitigen Fassung würde nämlich auch bei einer "culpa levissima" keine Entschädigung gebühren. Nur bei grober Fahrlässigkeit (und Vorsatz) ist jedoch ein Ausschluß gerechtfertigt.

Zum § 28:

1. Der Abs. 1 läßt unklar, wer unter welchen Voraussetzungen zur Beseitigung des Hindernisses verpflichtet ist. Der "Schiffsführer" und der "Verfügungsberechtigte" sind durch das Bindewort "beziehungsweise" verbunden; dieses stellt sprachlich eine Parallelbeziehung zu einem anderen Begriffspaar her und darf daher nur zur Herstellung einer solchen Beziehung verwendet werden; hier fehlt jedoch ein solches anderes Begriffspaar. Wenn nicht beide solidarisch zur Beseitigung des Hindernisses verpflichtet sein sollten, was sachlich vertretbar sein dürfte, und daher die Verbindung durch ein "und" gemeint ist, müßte näher umschrieben werden, unter welchen Voraussetzungen jeden von beiden diese Pflicht trifft.

- 10 -

2. Dadurch ist auch unklar, wer zur Tragung der Kosten verpflichtet sein soll.

3. Bedenklich ist im übrigen die - unbeschränkte - Haftung auch des Erwerbers für diese Kosten. Die Kosten-tragungspflicht mag für den zu rechtfertigen sein, der das Hindernis verursacht hat. Derjenige, auf den der Gegen-stand nach der Entstehung des Schiffahrtshindernisses übergegangen ist, hat dieses aber nicht verursacht (nicht einmal durch die Nichtbeseitigung, da ja die Beseitungs-pflicht nach Abs. 1 den Erwerber offenbar nicht trifft). Die Kosten der Beseitigung können ja den Wert des Gegen-standes - vor allem nach seiner Beseitigung - weit über-steigen. Zu rechtfertigen wäre ein Zugriff auf das Ver-mögen des Erwerbers nur mit dem Gedanken einer Sachhaftung des Gegenstandes, der das Hindernis bildet; in Betracht käme also eine Bestimmung, daß für den Anspruch auf Ersatz der Kosten ein gesetzliches Pfandrecht an dem das Hinder-nis bildenden Gegenstand besteht, dessen Rang etwa mit dem Zeitpunkt festgesetzt werden könnte, zu dem der Gegenstand in das Gewässer gefallen ist. Ob allerdings eine solche Regelung praktische Bedeutung hätte, ob der Behörde auch die Beseitigung solcher Gegenstände verbleibt, die mit einem Erlös zu verwerten sind - solche Gegenstände wer-den meist ja ohnedies von den Verlustträgern geborgen wer-den -, ob daher eine solche verhältnismäßig aufwendige Regelung unter dem Gesichtspunkt der Gesetzesökonomie ver-tretbar wäre, darf aber dahingestellt werden.

4. Die entschädigungslose Vernichtung des Hindernisses hat die Behörde nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf "bei einer Beeinträchtigung der Sicherheit der Schiffahrt oder wenn das Hinderniss eine Unterbrechung der Schiffahrt oder nachteilige Veränderungen der Stromsohle oder bestehender Wasserbauten verursacht oder wenn keine wirtschaftlich vertretbare andere Möglichkeit besteht" zu veranlassen. Das letzte "oder" müßte wohl durch ein "und" ersetzt wer-

- 11 -

den; andernfalls hätte die Behörde etwa bei einer Beeinträchtigung der Sicherheit der Schiffahrt in jedem Fall, ohne daß es auf das Vorhandensein wirtschaftlich vertretbarer anderer Möglichkeiten ankäme, die Zerstörung des Hindernisses zu veranlassen. Nach der derzeitigen Fassung ist das Bestehen "wirtschaftlich vertretbarer anderer Möglichkeiten" nämlich nicht zusätzliche Voraussetzung für eine entschädigungslose Vernichtung sondern gleichwertige Variante der davor genannten Fälle.

5. Die entschädigungslose Vernichtung des Hindernisses wird überdies sachlich dann kaum zu rechtfertigen sein, wenn der "Verpflichtete" zunächst nicht feststellbar oder erreichbar ist. Das Argument, es handle sich um unaufschiebbare Maßnahmen im Dienste der Sicherheit der Schiffahrt, kann daran nichts ändern, sieht doch auch der § 27 Abs. 3 eine Entschädigung für Nachteile vor, die durch "der Sicherheit und Ordnung der Schiffahrt" dienende Eingriffe verursacht werden.

Zum § 30:

1. Der Abs. 1 scheint zunächst mit dem § 36 nicht ganz im Einklang zu stehen, da Havarien auf allen Wasserstraßen den Schiffahrtspolizeiorganen zu melden sind, nach § 36 aber diese Organe Befugnisse nur auf solchen Wasserstraßen haben, die nicht in die Landesvollziehung fallen. Davon abgesehen stellt sich die Frage, warum auf Wasserstraßen derartige Meldungen zwingend den nächsten Schiffahrtspolizeiorgan erstattet werden müssen und nicht auch von anderen, unter Umständen wesentlich leichter erreichbaren Sicherheitsdienststellen entgegengenommen werden könnten. Dies würde jedenfalls die offenbar angestrebte möglichst rasche Sachverhaltaufnahme gewährleisten.

2. Der § 25 Abs. 1 VStG sieht die Amtswegigkeit des Verwaltungsstrafverfahrens vor. Die Regelung des Abs. 3, wonach die Behörde "erforderlichenfalls Verwaltungs-

- 12 -

strafverfahren einzuleiten" habe, scheint daher entbehrlich.

3. Hinsichtlich des Abs. 5 kommen zu den Bedenken gegen die Verwendung des Begriffs "Verfügungsberechtigter" die zum § 28 Abs. 1 dargestellten Bedenken gegen die Verwendung des Bindewortes "beziehungsweise" hinzu.

Zum § 33:

Obwohl der Abs. 1 von "allen Häfen" spricht, sollte doch entsprechend klar gestellt werden, ob damit auch die Privathäfen, unabhängig von der Entscheidung der darüber Verfügungsberechtigten (s. § 31), gemeint sind.

Zum § 34:

Es erscheint bedenklich, daß Private nach dem Abs. 3 die im öffentlichen Interesse erlassenen Verordnungen für ihren Bereich einfach außer Kraft setzen können sollen. Sie könnten damit etwa Interessen des Naturschutzes oder des Fremdenverkehrs ohne weiteres mißachten. Die Erläuterungen (S. 6) bringen dafür keine überzeugende Begründung, auch mit der angestrebten "Liberalisierung" ist diese Regelung kaum zu rechtfertigen.

Zum § 36:

Aus dem Abs. 3 geht nicht hervor, im Rahmen welcher Tätigkeit die Organe der Schiffahrtspolizei von den in §§ 35, 36 und 37a VStG erwähnten Befugnissen Gebrauch machen können. Zum besseren Verständnis wird daher vorgeschlagen, diese Bestimmung wie folgt zu fassen:

"(3) Die Organe der Schiffahrtspolizei sind im Rahmen ihrer Tätigkeit nach Abs. 1 berechtigt, erforderlichenfalls von den in den §§ 35, 36 und 37a VStG erwähnten Befugnissen Gebrauch zu machen"

- 13 -

Zum § 37:

1. Bei der Prüfung der Verlässlichkeit nach dem Abs. 3 sollte nicht auf die Strafdrohung, sondern auf die tatsächlich ausgesprochene Strafe abgestellt werden. Dies auch deshalb, weil die Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister gemäß § 6 Tilgungsgesetz 1972 nicht von der Strafdrohung, sondern - abgesehen von der Anzahl der Verurteilungen - nur von der tatsächlich ausgesprochenen Strafhöhe abhängt. Da der § 6 Abs. 3 Tilgungsgesetz 1972 bei geringfügigen Verurteilungen bereits vor der Tilgung eine Beschränkung der Auskunft vorsieht und für die zur Entscheidung berufenen Behörden von Rechts wegen daher keine Möglichkeit besteht, von derartigen Verurteilungen zu erfahren, sollten sie auch nicht zum Ausschluß einer Bestellung führen können. Die Wendung "wegen einer vorsätzlichen, mit mehr als einjähriger Freiheitsstrafe bedrohten Handlung" sollte deshalb besser durch den entsprechend angepaßten Wortlaut des § 27 Abs. 1 StGB ersetzt werden. Überdies wird zur Erwägung gestellt zu prüfen, ob nicht auf die zusätzliche Anführung weiterer (z. B. gegen die öffentliche Sittlichkeit verstoßender oder aus Gewinnsucht begangener) strafbarer Handlungen verzichtet werden kann, zumal aus dem Gesetzestext hervorgeht, daß die Aufzählung der die Verlässlichkeit ausschließenden Gründe nur demonstrativer Natur ist.

2. Statt des Wortes "und" vor "die Verurteilung" wäre besser das Wort "solange" zu setzen.

3. Es wird nachfolgende Fassung des Abs. 3 vorgeschlagen:

"(3) Als nicht verlässlich (Abs. 2 Z. 2) ist insbesondere anzusehen, wer wegen einer oder mehrerer mit Vorsatz begangener strafbarer Handlungen zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurde, solange die Verurteilung nicht der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt".

- 14 -

4. Auch wenn diesem Vorschlag nicht gefolgt wird, sollten jedenfalls die durch den Sprachgebrauch des StGB überholten Begriffe "gegen die öffentliche Sittlichkeit verstoßende oder aus Gewinnsucht begangene strafbare Handlungen" vermieden werden.

Zum § 38:

Unter Bezugnahme auf die entsprechenden Ausführungen in den Vorbemerkungen sollte nicht bloß auf die "Sicherheit von Fahrgästen", sondern besser überhaupt auf die Sicherheit von Personen abgestellt werden.

Zum § 39:

1. Nicht nur gerichtliche, sondern auch verwaltungsrechtliche Strafbestimmungen vermeiden im allgemeinen, in den Tatbestand die Wendung aufzunehmen, daß sich der Täter einer Straftat "schuldig" gemacht hat. Die Erfüllung der Tatbestandsmerkmale indiziert zwar die Schuld des Täters, doch kennen sowohl das gerichtliche wie das Verwaltungsstrafrecht Schuldausschließungsgründe. In einem Strafverfahren ist deshalb von der Behörde einerseits zu prüfen, ob der Tatbestand erfüllt ist und andererseits, ob der Täter auch schuldhaft gehandelt hat oder ihm z.B. ein (entschuldbarer) Irrtum zugestanden werden muß oder er zurechnungsfähig ist. Es wird daher vorgeschlagen, statt der Wendung "Einer Verwaltungsübertretung macht sich schuldig" die Formulierung "Eine Verwaltungsübertretung begeht" zu verwenden.

2. Die Wendung "Vorschriften dieses Teiles" läßt im unklaren, welche Handlungen oder Unterlassungen nun tatsächlich strafbar sein sollen, vor allem, wenn man den ersten Halbsatz des Abs. 2 in Betracht zieht. Aus diesem geht nämlich hervor, daß die - äußerst umfangreiche - Aufzählung in den Z. 1 bis 20 nur eine beispielsweise ist. Dem verfassungsrechtlichen Erforder-

- 15 -

nis, daß eine Strafbestimmung vorhersehbar und bestimmt sein muß, ist deshalb nicht in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

3. Durch die im § 26 Abs. 1 aufgezählten Handlungen kann unter Umständen auch ein gerichtlich strafbarer Tatbestand (z.B. §§ 125 f. StGB) verwirklicht werden. Da Doppelbestrafungen aber grundsätzlich vermieden werden sollten, wird – wie etwa im § 72 Abs. 3 – die Einführung einer Subsidiaritätsklausel vorgeschlagen.

4. Es darf darauf hingewiesen werden, daß nach dem § 5 Abs. 1 VStG zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt. Sollte beabsichtigt sein, nur die vorsätzliche Begehung unter Strafe zu stellen, so müßte jeweils das Wort "vorsätzlich" ausdrücklich in den Gesetzestext aufgenommen werden.

5. Die im Abs. 2 aufgezählten Verwaltungsstraftatbestände sind recht zahlreich. Ganz allgemein wird daher zur Erwägung gestellt, diese Verwaltungsstrafbestimmung dahingehend zu überprüfen, ob tatsächlich alle angeführten Tatbestände strafwürdig sind. So scheint z.B. die Z. 15 entbehrlich, weil zur Durchsetzung bescheidmäßiger Anordnungen in der Regel die Bestimmungen des VVG ausreichen werden.

6. Es wird sohin folgende Fassung vorgeschlagen:

"§ 39. Sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe bis zu 50.000 S zu bestrafen, wer

(Z. 1 bis 20 des Abs. 2)".

Zum § 43:

Auf das irrtümliche Zitat im Abs. 3 (statt "§§ 62 und 63" richtig "§§ 63 und 64") darf hingewiesen werden.

- 16 -

Zum § 45:

Zum Abs. 3 gilt das zum § 30 Abs. 5 Gesagte sinngemäß.

Zum § 46:

Mit den in Z. 4 genannten "Zwangsrechten" sind offenbar die in den §§ 58 bis 62 näher umschriebenen Maßnahmen gemeint. Dies sollte auch im Wortlaut zum Ausdruck kommen.

Zum § 47:

Der Kreis der Personen, deren Rechte der Bewilligung einer Schiffahrtsanlage entgegenstehen, scheint zu eng gezogen; es sollten neben dem Eigentum an Liegenschaften oder Schiffahrtsanlagen (s. Abs. 3 Z. 2) wohl auch andere dingliche Rechte Berücksichtigung finden, zumal die Eigentümer typischerweise gerade bei besonders augeprägten dinglichen Rechten Dritter nur wenig Interesse an der Wahrung ihrer Rechtspositionen zeigen.

Zum § 52:

Wie den Erläuterungen zu entnehmen ist, soll die Vorlage einer Betriebsvorschrift insbesondere dann vorzuschreiben sein, wenn die Schiffahrtsanlage nicht vom Bewilligungswerber, sondern von einem anderen Rechtsträger, etwa einer Betriebsgesellschaft, betrieben und erhalten wird; dies kommt im Gesetzesstext durch die Verwendung des Wortes "Berechtigter" nur undeutlich zum Ausdruck. Angeregt wird daher, diesen Begriff durch den auch sonst verwendeten Begriff des "Bewilligungsnehmers" zuersetzen. Unklar ist außerdem, welche "Erhaltungspflicht" im Abs. 1 gemeint ist. Soll damit eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Erhaltung einer einmal bewilligten und errichteten Schiffahrtsanlage konstituiert werden?

Zum § 53:

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob nicht beim Erlöschen der Bewilligung durch den Tod des Berechtigten nach dem Abs. 1 Z. 3 ein Fortbetriebsrecht naher Verwandter (ähnlich wie im § 82 Abs. 4) statuiert werden sollte.

Zum § 55:

1. Der Abs. 2 untersagt unter anderem die "wesentliche Änderung" von Mineralölschlaggeranlagen, die sich außerhalb von Häfen befinden. Es darf aber wohl davon ausgegangen werden, daß dessenungeachtet jedenfalls umweltfreundliche Veränderungen einer solchen Anlage zulässig sein sollen; dies kann aus dem § 45 Abs. 2 geschlossen werden; dennoch wird angeregt, dies zumindest in den Erläuterungen ergänzend zum Ausdruck zu bringen.

2. Welche Maßnahmen beim Betrieb und zur Erhaltung der Anlage zu treffen sind und wer hiezu verpflichtet ist, ist ohnedies in den vorangehenden Bestimmungen gesagt. Wer die Kosten dafür zu tragen hat, sollte nicht hier, im Abs. 14, verwaltungsrechtlich geregelt werden. Wenn jemand öffentlich-rechtlich zu bestimmten Leistungen verpflichtet ist, hat er nach allgemeinen Regeln eben die Kosten dafür zu tragen. Soweit privatrechtliche Verträge mit anderen Personen über diese Kostentragung bestehen, sollten diese von der verwaltungsrechtlichen Regelung unberührt bleiben, etwa der Vertrag zwischen dem Berechtigten (besser gesagt: dem Bewilligungsinhaber) und einem anderen Betreiber der Anlage (s. § 52 Abs. 2 und 3). In der Betriebsvorschrift haben solche Regelungen über die Kostentragung aber keinen Platz. Völlig abzulehnen wäre eine Regelung, die die Gültigkeit einer solchen Kostentragungsvereinbarung von ihrer Aufnahme in die Betriebsvorschrift abhängig mache.

- 18 -

Zum § 57:

Der Abs. 4 sieht nur vor, daß dem Bewilligungswerber, dessen Ansuchen der Vorzug gegeben wurde, auf Antrag ein Mitbenützungsrecht zugunsten der nicht berücksichtigten Bewilligungswerber aufzuerlegen ist. Wie dieses Mitbenützungsrecht verwirklicht werden soll, bleibt offen. Denkbar wäre, daß die bescheidmäßige Einräumung dieses Mitbenützungsrechtes unmittelbar zur Benützung der betreffenden Anlage berechtigt; dann müßte der Bescheid allerdings eine nähere Regelung darüber enthalten, wie dieses Recht in concreto auszuüben ist. Gesetzliche Vorschriften, welche die hiefür maßgeblichen Kriterien aufstellen (etwa auch über die Auferlegung eines Kostenbeitrages) fehlen jedoch.

Die Einräumung eines Mitbenützungsrechtes ließe sich jedoch auch so verstehen, daß dem Verpflichteten der Abschluß eines privatrechtlichen Vertrages mit dem Begünstigten über die Benützung der Anlage aufgetragen wird; zur Vermeidung von Willkür bedürfte es dann aber ebenfalls näherer Bestimmungen über den Inhalt derartiger Verträge.

Zu den §§ 58 bis 62:

1. Zu diesen Bestimmungen ist einleitend zunächst folgendes festzuhalten:

Der Gesetzesentwurf sieht zwei Enteignungsverfahren vor. Einmal (s. § 58 Abs. 4 und § 27 Abs. 3) sind die Verfahrensregeln der §§ 22 bis 34 des Eisenbahnenteignungsgesetzes anzuwenden, in anderen Fällen richtet sich das Verfahren nach den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes (s. § 58 Abs. 4). Dies wirft vorerst die Frage auf, ob eine derartige Zweiteilung, die der Rechtssicherheit nicht dient, erforderlich ist. Falls dies als notwendig erachtet wird, wird darauf hingewiesen, daß die Enteignungsbestimmungen des Wasserrechtsgesetzes einer Überarbeitung bedürften. Nach dem Wasserrechtsgesetz ist eine aus-

- 19 -

schließliche verwaltungsbehördliche Zuständigkeit für die Festsetzung von Entschädigungen gegeben. Dies ist jedoch verfassungsrechtlich bedenklich. Überdies ist eine Einbeziehung der dinglich und obligatorisch Berechtigten im Enteignungsverfahren verfassungsrechtlich geboten (Brunner, Entsprechen die Bestimmungen über die Enteignung, insbesonders nach dem Bundesstraßengesetz, und ihre Praxis dem Grundrechtsschutz? 25 und 40; Aicher, Verfassungsrechtlicher Eigentumsschutz und Enteignung, 92).

Es wären daher Sonderbestimmungen erforderlich. Diese sollten bestimmen, daß eine Berufung bezüglich der Höhe der im Verwaltungsweg zuerkannten Entschädigung unzulässig ist, wobei es jedem der Teile (Enteigner und Enteignetem) freisteht, binnen einer bestimmten Frist die Entscheidung über die Höhe bei Gericht zu begehren. Diese Bestimmung könnte dem § 20 Abs. 3 bis 5 BStG idF BGBI 1986/165 nachgebildet werden. Zur Berücksichtigung auch der dinglich und obligatorisch Berechtigten wird auf den § 18 BStG verwiesen.

Schließlich sei darauf hingewiesen, daß sich das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft mit einer Änderung der enteignungsrechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes befaßt. Dabei sollen die schwerwiegenden Bedenken gegen die enteignungsrechtlichen Bestimmungen (ausschließliche verwaltungsbehördliche Zuständigkeit und Nichteinbeziehung der dinglich und obligatorisch Berechtigten) beseitigt werden. Wenn daher die Aufnahme der vorgeschlagenen Sonderbestimmungen zum Wasserrechtsgesetz abgelehnt wird, sollte zumindest auf das Wasserrechtsgesetz in der jeweils geltenden Fassung verwiesen werden, damit auch die Änderungen des Wasserrechtsgesetzes für das Binnenschiffahrtsgesetz Bedeutung erlangen (s. Rundschreiben des BKA vom 18. Mai 1987, GZ 602.271/13-V/2/86).

- 20 -

2. Im einzelnen sei überdies auf folgendes hingewiesen:

a) Der § 58 Abs. 4 ordnet an, daß im Verfahren zur Einräumung der Zwangsrechte nach den §§ 60 bis 62, zur Ermittlung und Entrichtung der dafür gebührenden Ersätze, Beiträge und Kosten die Bestimmungen des WRG 1959 sinngemäß anzuwenden sind. Dieser allgemeine Verweis verkompliziert die Rechtslage erheblich und könnte in einigen Fällen zu höchst unbilligen Ergebnissen führen. Als Beispiel sei auf die von der Verweisung wohl mitumfaßten §§ 62 und 72 des WRG hingewiesen: Diese sehen Zwangsrechte vor, die denen des § 60 des Entwurfes entsprechen. Zugleich wird jedoch jeweils im Abs. 2 dieser Bestimmungen eine kurze Präklusivfrist für Entschädigungsansprüche angeordnet, die - § 58 Abs. 4 zufolge - sinngemäß auch für Ansprüche auf eine Entschädigung nach dem § 60 des Entwurfes zu gelten hätte; in dieser Norm wird jedoch in keiner Weise auf eine Präklusivfrist hingewiesen! Die Gefahr eines Anspruchsverlustes liegt damit auf der Hand.
- Eine Regelung, die in größerem Maße der Rechtssicherheit und Klarheit dient, scheint daher dringend geboten. Eine Konkretisierung der Verweisung könnte diesem Anliegen zumindest teilweise Rechnung tragen.

b) Der § 62 Abs. 1 bindet lediglich die Enteignung bestimmter, auf erteilten Bewilligungen beruhender Rechte an die Voraussetzung, daß "die neuen Anlagen sonst nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand ausgeführt werden könnten" (s. Z. 3). Die Einräumung von Dienstbarkeiten (s. Z. 1) oder die Abtretung des Eigentums an Liegenschaften, Bauwerken und Anlagen aller Art (s. Z. 2) wäre dagegen ohne diese Voraussetzung zulässig. Das ist jedoch verfassungsrechtlich bedenklich, weshalb die Einschränkung der Z. 3 auf alle Maßnahmen des § 62 erstreckt werden sollte.

- 21 -

c) Der § 61 Abs. 2 nimmt auf die Zwangsrechte nach den Bestimmungen des WRG 1959 Bezug. Das ist nicht recht einsehbar, zumal der § 58 des Entwurfes einen eigenen Katalog von Zwangsrechten konstituiert, der ohnehin an den Zwangsrechten des WRG orientiert ist. Es bleibt auch unklar, welche Zwangsrechte nach dem WRG (neben dem § 58 des Entwurfes) hier noch in Frage kämen.

Zum § 72:

Diesbezüglich darf auf die Ausführungen zu § 39 hingewiesen werden. Diese Anmerkungen betreffen überdies auch die in anderen Teilen des vorliegenden Gesetzesentwurfes enthaltenen Strafbestimmungen (s. §§ 88, 99, 118, 137 und 151).

Zum § 79:

Hiezu sei auf die Stellungnahme zu § 37 verwiesen. Zum Abs. 1 Z. 1 lit. b ist noch ergänzend anzumerken, daß eine "Bestrafung" nicht getilt werden kann. Es sollte daher dieses Wort durch "Straferkenntnis" ersetzt werden.

Dieselben Bedenken bestehen auch bezüglich des § 140 Abs. 1 Z. 1 lit. b.

Zum § 123:

1. Hier stellt sich zunächst einmal die Frage, wieso es einer Anerkennung der vom österreichischen Segelverband ausgestellten Befähigungsausweise bedarf; zufolge des § 121 Abs. 1 Z. 9 ist das Führen von Segelfahrzeugen ohnehin generell ohne entsprechenden Befähigungsausweis erlaubt; der Besitz eines derartigen Ausweises ist daher rechtlich unerheblich, woran auch eine allenfalls ausgesprochene Anerkennung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nichts änderte.

2. Davon abgesehen dürfen überdies noch folgende Punkte zur Diskussion gestellt werden:

- 22 -

a) Es wird offenbar die Beleihung einer privat-rechtlichen Einrichtung (österreichischer Segelverband) mit hoheitlichen Befugnissen vorgesehen. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte daher dem einzelnen "Bewerber" ein subjektives und damit durchsetzbares Recht auf geeigneteaufsichtsbehördliche Maßnahmen eingeräumt werden, wenn der österreichische Segelverband den Antrag auf Ausstellung eines Befähigungsausweises ungerechtfertigt verzögert oder diesem unrechtmäßig nicht stattgibt.

b) überdies wäre dafür Sorge zu tragen, daß solche Befähigungsausweise, welche bereits vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzesentwurfes vom österreichischen Segelverband ausgestellt wurden, ebenfalls anerkannt werden; die Erläuterungen sehen dies zwar vor; weder die gegenständliche Bestimmung noch die Übergangsbestimmung des § 135 bieten hiefür jedoch eine gesetzliche Grundlage. Eine entsprechende Ergänzung darf daher angeregt werden.

c) Auszusprechen wäre auch, welche Kriterien die vom österreichischen Segelverband voraussichtlich abzuhaltende Prüfung zu erfüllen hat; hier werden nur Mindestanforderungen festgelegt; dies schließt nicht aus, daß (etwa aus wirtschaftlichen Gründen) Fachgebiete geprüft werden, deren Kenntnisse für das Führen eines Segelfahrzeuges gar nicht erforderlich sind. Offen gelassen ist außerdem, wie die Voraussetzungen des letzten Halbsatzes des Abs. 1 amtlicherseits im Einzelfall überprüft würden.

d) Schließlich stellt sich die Frage, ob nicht auch solche Befähigungsausweise, die von einem anderen Verband oder Verein ausgestellt wurden und werden (zB von der UTA) anzuerkennen wären.

3. Auf das Fehlzitat im Abs. 2 (statt § 127 Abs. 5 richtig: § 127 Abs. 6) darf hingewiesen werden.

- 23 -

Zum § 133:

Danach ist ein Befähigungsausweis unter anderem dann zu entziehen, wenn der Inhaber eine Auflage nicht erfüllt, sofern diese mit dem Befähigungsausweis verbunden war (s. Z. 2). Diese Anordnung dürfte zu weit gehen; sie hat zur Folge, daß etwa jede Verwaltungsübertretung nach dem § 137 Abs. 2 Z. 3 und 4 zwingend den Entzug des Ausweises nach sich zöge. Für eine solche einschneidende (absolut vorzunehmende) Maßnahme besteht aber wohl keine Veranlassung.

Zum § 146:

Ebenso wie im § 53 stellt sich die Frage, ob nicht beim Erlöschen der Bewilligung durch den Tod des Bewilligungsinhabers nach dem Abs. 1 Z. 3 ein Fortbetriebsrecht naher Verwandter vorgesehen werden sollte.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden gleichzeitig dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

13. August 1987

Für den Bundesminister:

FEITZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
