



ÖSTERREICHISCHER RECHTSANWALTSKAMMERTAG

1010 WIEN, ROTENTURMSTRASSE 13 (ERTLGASSE 2), POSTFACH 612, TELEFON 63 27 18, DW 23

Zl. 198/87

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr als
Oberste Schifffahrtsbehörde

Radetzkystraße 2
1030 Wien

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

Betrifft: Binnenschifffahrtsgesetz

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	22 GE 9 87
Datum:	21. JAN. 1988
Verteilt:	22. Jan. 1988

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag beehrt sich zum Entwurf
eines neuen Binnenschifffahrtsgesetzes die Stellungnahme der Oberöster-
reichischen Rechtsanwaltskammer wie folgt darzulegen:

Die im vorliegenden Gesetzesentwurf zusammengefaßten Rechtsmaterien
waren früher in zahlreichen Verordnungen und Gesetzen, die zum Großteil
in die Zwischenkriegszeit zurückreichen und wiederholt novelliert wurden,
geregelt.

Es ist daher als sehr positiv zu begrüßen, daß der Gesetzgeber die bis-
her vorhandene Unübersichtlichkeit, durch Zusammenfassung der von der
Materie her verwandten Rechtsgebiete in einem einzigen Gesetz, beseitigen
möchte.

Von der Seite des Praktikers seien zum vorliegenden Entwurf noch folgende
Vorschläge gestattet:

1. Der Geltungsbereich der einzelnen Teile ist etwas verwirrend geregelt.
Im Teil A (allgemeine Bestimmungen) finden sich in § 1(2) Ausnahmebe-

- 2 -

stimmungen zu den Teilen B, F und G, wonach die Bestimmungen dieser Teile nicht für den Bodensee und eine Strecke des alten Rheines gelten. Im Teil B (Schiffahrtspolizei) findet sich in § 3 (1) zum Geltungsbereich der Hinweis, daß die Bestimmungen des Teiles B für die im § 1 (1) genannten Gewässer gelten. Die im Teil A (§ 1(2)) enthaltene Ausnahmebestimmung wird hier nicht mehr erwähnt. Insofern ist § 3 (1) verwirrend und außerdem überflüssig, weil ohnedies unter den allgemeinen Bestimmungen bereits im § 1 (1) der Geltungsbereich in diesem Umfange festgelegt ist.

Es wird daher vorgeschlagen, die Bestimmungen über den Geltungsbereich, die tatsächlich keine "allgemeine Bestimmungen" sind, sondern Ausnahmen, nicht im Teil A, sondern im jeweiligen Teil anzuführen.

§ 1 würde dann nur aus einem Absatz bestehen und etwa folgendermaßen lauten:

"Sofern in den folgenden Abschnitten nichts anderes bestimmt wird, gelten die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes für öffentliche fließende Gewässer (§ 2 WEG 1959) sowie für die in der Anlage 1 zu diesem Bundesgesetz angeführten öffentlichen Gewässer und Privatgewässer".

Soweit von diesem Geltungsbereich Ausnahmen gemacht werden sollen, wären die diesbezüglichen Bestimmungen zweckmäßiger Weise am Beginn des jeweiligen Teiles anzuführen. Damit wäre die Handhabung des Gesetzes wesentlich vereinfacht und übersichtlicher.

2. Die Strafbestimmungen der einzelnen Teile könnten ohne weiteres zusammengefaßt als eigener Abschnitt in den Teil I aufgenommen werden, zumal die Geldstrafe für alle Teile einheitlich mit S 50.000,-- begrenzt ist.

- 3 -

Daß das Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften und die Übergangsbestimmungen jeweils in den materiell zuzuordnenden Teilen geregelt sind, ist positiv hervorzuheben.

3. Von der Ausformulierung her (Stil und Grammatik) sollte der vorliegende Entwurf unbedingt nochmals überarbeitet werden. Hier wurden zum Teil Fehler aus den alten Gesetzesbestimmungen mitübernommen. Wegen der selbst auferlegten Kürze der vorliegenden Stellungnahme soll hier als Beispiel nur § 2 (Begriffsbestimmungen) angeführt werden.

Im ersten Halbsatz des § 2 wird die Mehrzahl verwendet.: "Im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten als"

1. "Fahrzeug" folgt dieser Mehrzahl noch. Ab 2. "Kleinfahrzeug" bis einschließlich 20. "Lände" wird nur noch die Einzahl verwendet, was grammatikalisch nicht zusammenpaßt. Es sollte also entweder der erste Halbsatz und die Ziffer 1 auf die Einzahl geändert oder die Ziffern 2 bis 20 auf die Mehrzahl geändert werden.

4. Inhaltlich folgt der vorliegende Gesetzesentwurf grobteils der bisherigen Gesetzeslage, berücksichtigt zum Teil die bisher bewährte Praxis und nimmt zum Teil zeitgemäße Änderungen und Anpassungen vor. Diese drei Grundsätze sind, was ebenfalls positiv hervorzuheben ist, fast durchwegs gut miteinander verbunden worden. Nicht gelungen ist es, diese drei unter einen Hut zu bringen, in § 102.

§ 102 regelt die Ausnahmen von der Zulassungspflicht. Demnach wurden gemäß Ziffer 4 Segelfahrzeuge mit einer Länge des Schiffskörpers bis zu zehn Meter ausgenommen. Dazu wird in den Erläuterungen bemerkt, daß diese Bestimmung der bisherigen bewährten Regelung folgt, was allerdings nicht zutrifft. Bisher waren gemäß § 2(3) lit. e der Schiffs-patentverordnung aus 1936 sowohl die lediglich dem Sport dienenden Ruder - als auch Segelschiffe mit einer Länge von mehr als zehn bis einschließlich zwanzig Meter von der Zulassungspflicht ausgenommen.

- 4 -

Es wird vorgeschlagen, diese bisher bewährte Regelung beizubehalten und die Ziffer 3 und 4 des § 102 zusammenzufassen und sowohl Ruderboote als auch Segelfahrzeuge mit einer Länge des Schiffskörpers bis zu zwanzig Meter von der Zulassungspflicht auszunehmen. Es darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß es sich hier nicht nur um einen "Streit um des Kaisers Bart" handelt, sondern tatsächlich eine Anzahl von Segelschiffen mit einer Länge von mehr als zehn Metern auf den österreichischen Seen segeln. Es handelt sich dabei fast durchwegs um alte Rennjachten, die in letzter Zeit durch eine neu gegründete Klassenvereinigung zu mehr sportlicher Aktivität geführt werden und dadurch auch ausländische Eigner solcher Jachten nach Österreich führen. Es wäre schade, wenn durch ein Gesetz diesen - auch den Fremdenverkehr fördernden - Aktivitäten ein Hindernis vorgegeben würde. Schließlich wäre es auch schade um die schönen Schiffe, wenn sie mit einer Zulassungsnummer "verschandelt" würden. Allein aufgrund des Wertes solcher Segelschiffe sind die Eigner daran interessiert, diesselben nur im fahrttüchtigen Zustand zu Wasser zu lassen und nur kundigen Schiffsführern zu überlassen, sodaß die bisher bewährte Regelung beibehalten werden sollte.

In der Ziffer 6 des § 102 werden Rettungsboote oder sonstige Beiboote von der Zulassungspflicht ausgenommen. In diesem Zusammenhang fällt auf, daß weder in § 102, noch in § 2 (Begriffsbestimmungen) definiert ist, was als Rettungsboot oder Beiboot zu gelten hat. Es wird daher vorgeschlagen, entweder eine entsprechende Begriffsbestimmung in § 2 aufzunehmen oder in § 102 in einem eigenen Absatz klarzustellen, wann ein Fahrzeug als Rettungsboot oder Beiboot anzusehen ist.

Bisher konnte man - mit einigem guten Willen - aus der Schiffspatentverordnung noch herauslesen, daß nur Beiboote ohne eigene Antriebskraft bis zehn Meter von der Zulassungspflicht ausgenommen sind. Ganz klar ist die Bestimmung des § 2 (3) lit.d der Schiffspatentverordnung diesbezüglich nicht. Im vorliegenden Entwurf ist eine solche Einschränkung für Rettungsboote oder sonstige Beiboote jedenfalls sicher

- 5 -

nicht vorgesehen, sodaß ein motorgetriebenes Beiboot ohne weiteres - ohne Zulassung - auf den österreichischen Gewässern herumflitzen könnte, zumal nicht definiert ist, wann ein solches Motorboot als Beiboot oder Rettungsboot zu gelten hat.

Eine Klarstellung wäre hier noch von Vorteil.

Zusammenfassung:

Mit Ausnahme einiger stilistischer und grammatikalischer Ungereimtheiten liegt hier ein Gesetzesentwurf vor, der eine umfassende - bisher in vielen Einzelvorschriften geregelte - Materie zeitgemäß in einem Gesetz zusammenfaßt.

Der Geltungsbereich der einzelnen Teile sollte etwas übersichtlicher und klarer formuliert werden.

Die Bestimmungen des § 102 (1) Ziffer 4 und Ziffer 6 sollten entsprechend der oben gemachten Vorschläge umgearbeitet werden.

Insgesamt ist der vorliegende Gesetzesentwurf als gelungen zu betrachten und insbesondere die Zusammenfassung der zahlreichen Gesetze und Verordnungen in einem einzigen Gesetz positiv zu beurteilen.

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag schließt sich dieser Stellungnahme an.

Wien, am 15. Dezember 1987
DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG

Dr. SCHUPPICH
Präsident