

## 291 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

2. 5. 1972

### Regierungsvorlage

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX 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**

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. (1) Das Internationale Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, BGBl. Nr. XX/1972 (im folgenden kurz Schiffssicherheitsvertrag genannt), findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Kapitel I Regel 3 des Schiffssicherheitsvertrages ausgenommen sind.

(2) Die Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, BGBl. Nr. XX/1972 (im folgenden kurz Seestraßenordnung genannt), finden auf alle österreichischen Seeschiffe Anwendung.

(3) Das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966, BGBl. Nr. XX/1972 (im folgenden kurz Freibord-Übereinkommen genannt), findet auf österreichische Seeschiffe Anwendung, soweit sie nicht gemäß Art. 5 des Freibord-Übereinkommens ausgenommen sind.

(4) Österreichische Seeschiffe sind Schiffe, denen das Recht zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See verliehen wurde.

§ 2. (1) (Verfassungsbestimmung) Österreichische Seeschiffe müssen nach den Vorschriften einer durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut sein und so instandgehalten werden, daß sie die Klasse der Klassifikationsgesellschaft besitzen. Sie müssen entsprechend den Vorschriften der betreffenden Klassifikationsgesellschaft betrieben werden.

(2) Es dürfen nur solche Klassifikationsgesellschaften anerkannt werden,

a) die eine langjährige Erfahrung in der Überwachung von Seeschiffen besitzen und

b) deren Vorschriften für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb von Seeschiffen den Erkenntnissen der Wissenschaft und Erfahrung entsprechen.

(3) Auf eine Anerkennung im Sinne des Abs. 1 besteht kein Rechtsanspruch. Name und Anschrift der anerkannten Klassifikationsgesellschaften sind im Bundesgesetzblatt zu verlautbaren.

(4) Die in den Abs. 1 und 2 genannten Vorschriften der anerkannten Klassifikationsgesellschaften können bei diesen von jedermann käuflich erworben werden.

§ 3. (1) (Verfassungsbestimmung) Der Bundesminister für Verkehr kann in Einzelfällen durch Bescheid die in Kapitel I Regel 7 bis 10 des Schiffssicherheitsvertrages vorgeschriebenen Untersuchungen und Überprüfungen sowie die in Art. 14 des Freibord-Übereinkommens vorgeschriebenen Besichtigungen, Überprüfungen und Anmerkungen, des weiteren die Ausstellung der in Kapitel I Regel 12 des Schiffssicherheitsvertrages und der in Art. 16 des Freibord-Übereinkommens vorgesehenen Zeugnisse, sofern dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, einer gemäß § 2 Abs. 1 anerkannten Klassifikationsgesellschaft übertragen, auch wenn diese ihren Sitz im Ausland hat.

(2) Die in Abs. 1 genannten Aufgaben dürfen nur solchen 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;

2. sich verpflichten,

a) über das Ergebnis der Besichtigungen und Überprüfungen österreichischer Seeschiffe der Behörden zu berichten,

b) bei der Besichtigung und Überprüfung österreichischer Seeschiffe für die Einhaltung der in den §§ 4 und 5 genannten Bescheide und Verordnungen zu sorgen,

c) auf Ersuchen der Behörde Gutachten über die Anwendung des Schiffssicherheitsvertrages und des Freibord-Übereinkommens auf österreichischen Seeschiffen zu erstatten.

(3) In einem Verfahren gemäß Abs. 1 hat der betroffene Reeder (§ 484 HGB) Parteistellung.

(4) (Verfassungsbestimmung) Ergeben sich bei den in Abs. 1 genannten Untersuchungen, Besichtigungen, Überprüfungen oder der Ausstellung der Zeugnisse Unzukömmlichkeiten von seiten der Klassifikationsgesellschaft oder kommt sie ihren Verpflichtungen nicht oder mangelhaft nach, so ist die Übertragung der Aufgaben an die betreffende Klassifikationsgesellschaft durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr zu widerrufen.

(5) Nach einer Besichtigung oder Überprüfung eines Schiffes dürfen an seiner Bauausführung, seiner Maschinenanlage, seiner Ausrüstung, seiner allgemeinen Anordnung, den Werkstoffen und den Materialstärken, auf die sich die Besichtigung oder Überprüfung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Behörde keine Änderungen vorgenommen werden. Für eine solche Genehmigung sind die Bestimmungen des § 4 anzuwenden.

(6) Der Reeder muß die nach dem Freibord-Übereinkommen vorgesehenen Freibordzeichen und Lademarken dauerhaft und deutlich sichtbar an dem Schiff anbringen lassen.

§ 4. (1) Sofern im Schiffssicherheitsvertrag oder im Freibord-Übereinkommen für Einzelfälle

1. Befreiungen oder Abweichungen vom Schiffssicherheitsvertrag oder vom Freibord-Übereinkommen oder von einzelnen ihrer Bestimmungen von der Bewilligung oder Überprüfung durch die Verwaltung abhängig gemacht werden,
2. für die Ausführung eines Schiffbauteiles oder eines Gegenstandes der Schiffsausrüstung, für die Art und Weise der Berechnung technischer Einzelheiten des Schiffes oder eine Änderung am Schiff die Zustimmung der Verwaltung vorgesehen ist,
3. die Überprüfung von Schiffbauteilen, von Gegenständen der Schiffsausrüstung oder die Überprüfung von Berechnungen technischer Einzelheiten des Schiffes durch die Verwaltung vorgesehen sind,

hat der Reeder um eine solche Bewilligung, Zustimmung oder Überprüfung bei der Behörde unaufgefordert anzusuchen. Das Ansuchen ist zu begründen und mit allen zur Beurteilung des Falles erforderlichen Unterlagen zu versehen. Das Ansuchen ist, gegebenenfalls unter den erforderlichen Bedingungen, zu bewilligen bzw. die Richtigkeit der Berechnungen durch Bescheid festzustellen, wenn

- a) die im Schiffssicherheitsvertrag oder Freibord-Übereinkommen vorgesehenen Voraussetzungen vorliegen,
- b) der Schutz des menschlichen Lebens und des Eigentums auf See nicht beeinträchtigt wird,
- c) die Erkenntnisse der Wissenschaft und der Erfahrung berücksichtigt sind.

(2) Liegt für einen in Abs. 1 Z. 2 genannten Schiffbauteil oder Ausrüstungsgegenstand die Genehmigung der hierfür zuständigen Stelle eines anderen Staates, der dem Schiffssicherheitsvertrag oder dem Freibord-Übereinkommen angehört, vor, so gilt diese Genehmigung als Bewilligung im Sinne des Abs. 1 Z. 2.

(3) Wenn es für Einzelfälle im Schiffssicherheitsvertrag oder im Freibord-Übereinkommen vorgesehen ist, hat die Behörde die Vornahme von Untersuchungen und die Durchführung von Maßnahmen, einschließlich solcher zum Schutz des Lebens der an Bord befindlichen Personen unter Bedachtnahme auf die in Abs. 1 lit. b und c genannten Erfordernisse vorzuschreiben. Sie hat insbesondere für das Schiff einen Freibord durch Ausstellung eines Internationalen Freibord-Zeugnisses festzusetzen und erforderlichenfalls die Art und Weise der Ausgestaltung von Schiffbauteilen oder von Unterlagen für die Schiffsführung, soweit dies für die Sicherheit des Schiffes notwendig ist, vorzuschreiben.

(4) Die Behörde hat vor der Erlassung eines Bescheides gemäß Abs. 1 und 3 ein bezügliches Gutachten der Klassifikationsgesellschaft, in deren Überwachung das Schiff steht, einzuholen.

§ 5. (1) Sofern der Schiffssicherheitsvertrag oder das Freibord-Übereinkommen allgemein

1. für bestimmte Schiffskategorien die Möglichkeit der Befreiung vom Schiffssicherheitsvertrag oder vom Freibord-Übereinkommen oder von einzelnen ihrer Bestimmungen,
  2. Vorschriften über die Ausgestaltung bestimmter Schiffbauteile und Ausrüstungsgegenstände sowie für die Verpackung und Stauung gefährlicher Güter und
  3. Maßnahmen im Betrieb zum Schutz des Lebens der an Bord befindlichen Personen
- vorsehen, können entsprechende Vorschriften unter Berücksichtigung der in § 4 Abs. 1 lit. b und c genannten Erfordernisse durch Verordnung erlassen werden.

(2) Soweit es im Schiffssicherheitsvertrag vorgesehen ist, sind unter Beachtung der in § 4 Abs. 1 lit. b und c genannten Erfordernisse bestimmte Schiffbauteile oder Ausrüstungsgegenstände einer Baumusterprüfung (Typengenehmigung), erforderlichenfalls auch einer wiederkehrenden Überprüfung hinsichtlich ihrer Verwendbarkeit in bestimmten Zeitabständen zu unter-

werfen. Solche Teile und Gegenstände dürfen nur dann auf einem Schiff 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, der dem Schiffssicherheitsvertrag angehört, vor, so gilt diese Genehmigung als Typengenehmigung im Sinne der vorstehenden Bestimmung.

(3) Soweit es im Schiffssicherheitsvertrag vorgesehen ist, sind durch Verordnung Vorschriften über die Ausbildung von Mitgliedern der Schiffsbesatzung im Gebrauch von Rettungsmitteln, für darüber abzulegende Prüfungen und auszustellende Zeugnisse zu erlassen. Die von der zuständigen Stelle eines anderen Staates, der dem Schiffssicherheitsvertrag angehört, ausgestellten Zeugnisse gelten als Zeugnisse im Sinne der vorstehenden Bestimmung.

(4) Durch Verordnung sind Bestimmungen über die Ausgestaltung von Seeschiffen, einzelner Schiffbauteile und Ausrüstungsgegenstände, über die Mindestanzahl der Rettungsmittel, Feuerlöschgeräte und Navigationsmittel, über die Instandhaltung und Überprüfung dieser Schiffe, Bauteile und Gegenstände sowie über den Betrieb der Seeschiffe insoweit zu erlassen, als der Schiffssicherheitsvertrag oder das Freibord-Übereinkommen solche Bestimmungen nicht enthalten oder die betreffenden Seeschiffe diesen Staatsverträgen nicht unterliegen und solche Vorschriften zum Schutz des menschlichen Lebens und des Eigentums auf österreichischen Seeschiffen notwendig sind. Die Bestimmungen dieser Verordnung müssen den Erkenntnissen der Wissenschaft und Erfahrung entsprechen.

§ 6. (1) Die Behörde hat für ein Schiff auf Antrag des Reiders

- a) ein Internationales Freibord-Zeugnis, gegebenenfalls
- b) ein Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis;
- c) ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe oder
- d) ein Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe sowie
- e) ein Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe und
- f) ein Sprechfunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bzw.
- g) ein Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe, gegebenenfalls zusätzlich
- h) ein Ausnahmezeugnis; erforderlichenfalls an Stelle der Zeugnisse gemäß lit. c oder d,

j) ein Sicherheitszeugnis für Reaktor-Fahrgastschiffe oder

k) ein Sicherheitszeugnis für Reaktor-Frachtschiffe

nach dem Muster der Anlage III zum Freibord-Übereinkommen bzw. des Anhanges zum Schiffssicherheitsvertrag auszustellen. Ist jedoch eine Klassifikationsgesellschaft gemäß § 3 Abs. 1 betraut, so sind die in den lit. a, c bis g, j und k genannten Zeugnisse von dieser auszustellen. Besitzt das Schiff die höchste Klasse einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, ist jedes Zeugnis für den nach dem Schiffssicherheitsvertrag oder Freibord-Übereinkommen höchst zulässigen Zeitraum auszustellen bzw. seine Geltungsdauer entsprechend zu verlängern. Anderenfalls ist die Geltungsdauer unter Berücksichtigung des Gutachtens der Klassifikationsgesellschaft zu verkürzen. Wird ein Zeugnis von der Behörde ausgestellt, so hat sie vorher ein bezügliches Gutachten der Klassifikationsgesellschaft einzuholen, in deren Überwachung das Schiff steht.

(2) Als Kennzeichen im Sinne der Regel 7 der Anlage I zum Freibord-Übereinkommen sind neben dem Freibordring, oberhalb des waagrechten Striches links die Buchstaben „AS“, rechts zwei Kennbuchstaben der betrauten Klassifikationsgesellschaft anzubringen.

(3) Die Behörde hat die in Abs. 1 lit. a und b genannten Zeugnisse für ungültig zu erklären und einzuziehen, wenn

- a) wiederholt die Überladung des Schiffes festgestellt wurde,
- b) die in Art. 19 Z. 3 und 5 des Freibord-Übereinkommens angeführten Umstände vorliegen.

(4) Ein Schiff darf nur dann zu einer Reise auslaufen, wenn es mit einer Freibordmarke und den Lademarken versehen ist und gültige Zeugnisse nach Abs. 1 an Bord sind.

§ 7. (1) Die Kapitäne (§ 511 HGB) der österreichischen Seeschiffe haben die Bestimmungen des Schiffssicherheitsvertrages und des Freibord-Übereinkommens sowie der auf Grund der §§ 4 und 5 erlassenen Bescheide und Verordnungen einzuhalten, soweit sie hiezu verpflichtet sind.

(2) Die Reeder haben die österreichischen Seeschiffe in einem solchen Zustand zu erhalten, daß sie den Bestimmungen des Schiffssicherheitsvertrages, des Freibord-Übereinkommens sowie den in Abs. 1 genannten Bescheiden und Verordnungen entsprechen.

(3) Bei Verstößen der Kapitäne gegen die Verpflichtungen gemäß Abs. 1 hat der Reeder den Kapitän zu rügen und dafür zu sorgen, daß weitere Verstöße unterbleiben. Bei einem schwer-

wiegenden 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 Schiffes zu entziehen. Der Reeder hat dieser Aufforderung ehestmöglich nachzukommen.

§ 8. (1) Die Kapitäne österreichischer Seeschiffe haben die Bestimmungen der Seestraßenordnung gewissenhaft 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 den Bestimmungen der Seestraßenordnung in Einklang zu stehen. Hinsichtlich dieser Verordnungen gilt Abs. 1 in gleicher Weise.

(3) Bei Verstößen der Kapitäne gegen die Verpflichtungen gemäß Abs. 1 und 2 ist die Bestimmung des § 7 Abs. 3 sinngemäß anzuwenden.

§ 9. 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 hievon ehestmöglich die Behörde zu verständigen. Die Behörde hat jeden Unfall eines österreichischen Seeschiffes zu untersuchen und die Ursachen und den Verlauf des Unfalles aufzuklären. Der Reeder hat zur Aufklärung des Unfalles alle verfügbaren Unterlagen der Behörde vorzulegen. Die Behörde kann, wenn es der Untersuchung dienlich ist, den Kapitän und die übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung vernehmen.

§ 10. (1) Soweit dieses Bundesgesetz nicht ausdrücklich selbst oder durch Verweisung auf die in § 1 genannten Staatsverträge eine Angelegenheit regelt, sind die entsprechenden Bestimmungen dieser Staatsverträge unmittelbar anzuwenden.

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

(3) Erwachsen aus der Durchführung des Eiswachdienstes gemäß Kapitel V Regel 6 des Schiffssicherheitsvertrages dem Bund Kosten, so kann er diese Kosten dem Reeder des österreichischen Seeschiffes, das den Eiswachdienst in Anspruch genommen hat, zum Ersatz vorschreiben.

(4) Die Bestimmungen der Dampfkesselverordnung, BGBl. Nr. 83/1948, und der Verordnung über die Werkstoff- und Bauvorschriften für die Herstellung von Dampfkesseln, BGBl. Nr. 264/1949, finden auf österreichische See-

schiffe nur insoweit Anwendung, als die Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft, deren Klasse das Seeschiff besitzt, keine Bestimmungen über die Angelegenheiten, die in den obgenannten Verordnungen geregelt werden, enthalten.

§ 11. (1) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist das Amt für Schifffahrt (§ 31 des Schifffahrtspolizeigesetzes, BGBl. Nr. 91/1971), soweit nicht der Bundesminister für Verkehr oder eine Klassifikationsgesellschaft zuständig sind. Das Amt für Schifffahrt ist auch für Verwaltungsstrafverfahren zuständig.

(2) Gegen Bescheide des Amtes für Schifffahrt ist die Berufung an den Bundesminister für Verkehr zulässig.

(3) Zur Erlassung von Verordnungen sowie zur Erlassung von Bescheiden gemäß §§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 1 und 4 ist der Bundesminister für Verkehr zuständig.

(4) Die Kosten für die Mühewaltung der Klassifikationsgesellschaften, einschließlich der in § 3 Abs. 1 genannten Überprüfungen, Untersuchungen, Besichtigungen, Anmerkungen, Ausstellung von Zeugnissen sowie für die Gutachten sind vom Reeder zu tragen.

(5) Hat die Behörde wegen eines österreichischen Seeschiffes eine Amtshandlung im Ausland durchzuführen, so hat der Reeder die Kosten der Reise als Barauslagen (§ 76 AVG 1950) zu ersetzen.

§ 12. (1) Es macht sich einer Verwaltungsübertretung schuldig und ist mit Geldstrafe bis zu 100.000 S zu bestrafen, auch wenn die Tat im Ausland begangen wurde, wer

1. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes
  - a) den in § 7 Abs. 1 genannten Verpflichtungen nicht nachkommt,
  - b) die Bestimmungen der Seestraßenordnung und der gemäß § 8 Abs. 2 erlassenen Verordnungen nicht einhält,
  - c) einen Seeunfall eines österreichischen Seeschiffes dem Reeder nicht unverzüglich mitteilt (§ 9),
  - d) gegen die Bestimmungen der Regel 25 Abs. 5 der Anlage I zum Freibord-Übereinkommen betreffend den Schutz der Besatzung verstößt,
  - e) gegen die Bestimmung der Regel 44 der Anlage I zum Freibord-Übereinkommen betreffend die Stauung von Holzdeckladung verstößt,
2. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes
  - a) den in § 7 Abs. 2 genannten Verpflichtungen nicht nachkommt,
  - b) die Besichtigung und Überprüfung des Schiffes nicht rechtzeitig veranlaßt (Kapi-

tel I Regel 7 bis 10 des Schiffssicherheitsvertrages sowie Art. 14 des Freibord-Übereinkommens),

- c) ein österreichisches Seeschiff ohne gültige Zeugnisse (Kapitel I Regel 12 des Schiffssicherheitsvertrages und Art. 16 des Freibord-Übereinkommens) zur Seefahrt verwendet,
- d) von einem Unfall eines österreichischen Seeschiffes die Behörde nicht ehestmöglich verständigt und die zur Aufklärung des Unfalles zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht vorlegt,
- e) im Falle der §§ 7 und 8 der Aufforderung, dem Kapitän die Führung des Schiffes zu entziehen, nicht ehestmöglich nachkommt.

(2) Verstößt ein Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Bestimmungen des Schiffssicherheitsvertrages, der Seestraßenordnung oder des Freibord-Übereinkommens in den Hoheitsgewässern eines anderen Staates, der dem Schiffssicherheitsvertrag, dem Freibord-Übereinkommen oder der Seestraßenordnung angehört, und hat dieser Staat wegen dieser Handlung den Kapitän bestraft, so ist die ausländische Strafe in die von der Behörde zu verhängende einzurechnen, sofern aber die solcherart von der Behörde zu verhängende Strafe gegenüber der ausländischen nicht ins Gewicht fielen, von der Verhängung einer Strafe abzusehen.

(3) Eine Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 liegt nicht vor, wenn die Tat gerichtlich zu ahnden ist.

(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 Schiffssicherheitsvertrages, des Freibord-Übereinkommens oder der auf Grund der §§ 4 und 5 erlassenen Bescheide und Verordnungen zuwiderläuft, nicht entgegen.

(5) Die wegen Verwaltungsübertretungen nach diesem Gesetz eingehobenen Geldstrafen fließen dem Bund zu.

§ 13. Dieses Bundesgesetz tritt zugleich mit dem Schiffssicherheitsvertrag, der Seestraßenordnung und dem Freibord-Übereinkommen in Kraft. Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tag erlassen werden. Sie treten frühestens mit diesem Bundesgesetz in Kraft.

§ 14. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist — vorbehaltlich der Bestimmung des Abs. 2 — der Bundesminister für Verkehr betraut.

(2) Mit der Vollziehung der Bestimmungen des § 2 Abs. 1, des § 3 Abs. 1 und 4 sowie des § 11 Abs. 2 ist die Bundesregierung betraut.

## Erläuterungen

### I. Allgemeiner Teil

Auf die Erläuterungen zu den oben genannten Staatsverträgen (455 und 456 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, XII. GP) darf hingewiesen und hinzugefügt werden, daß sich die Anzahl der unter österreichischer Flagge fahrenden Hochsee-Handelsschiffe derzeit auf 15 Schiffe mit insgesamt etwa 57.000 Brutto-Registertonnen (BRT) beläuft. Die Anzahl der Hochsee-Sportschiffe unter österreichischer Flagge beträgt ein Vielfaches der Handelsschiffe, sie unterliegen jedoch nur den Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

Bei der Annahme der oben genannten Staatsverträge hat der Nationalrat beschlossen, daß diese durch die Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG zu erfüllen sind. Es muß daher das vorliegende Erfüllungsgesetz erlassen werden. Die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung der in diesem

Bundesgesetz geregelten Angelegenheiten ist in Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt) festgelegt. Die Betrauung des Amtes für Schifffahrt als Behörde I. Instanz zur Vollziehung dieses Bundesgesetzes fußt auf Art. 102 Abs. 2 B-VG.

Die Kontrolle der Übereinstimmung der österreichischen Seeschiffe mit den Normen der betreffenden Staatsverträge könnte von der österreichischen Verwaltung mit ihren derzeitigen Mitteln nicht durchgeführt werden. Diese Kontrolle soll der internationalen Übung entsprechend Klassifikationsgesellschaften übertragen werden. Es kommen hierfür derzeit nur ausländische Gesellschaften in Frage. Zugleich sollen die von diesen Gesellschaften herausgegebenen technischen Vorschriften zum Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung gemacht werden. Das hoheitliche Tätigwerden dieser Gesellschaften bedarf einer im Verfassungsrang stehenden Grundlage. Es sollen daher § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1

und 4 sowie § 10 Abs. 2 des Gesetzentwurfes als Verfassungsbestimmungen beschlossen werden. Im einzelnen ist auf den Besonderen Teil zu verweisen.

## II. Besonderer Teil

### Zu § 1:

Die nach den Abs. 1 und 3 vom Geltungsbereich des Schiffssicherheitsvertrages und des Freibord-Übereinkommens ausgenommenen Schiffe sind: Kriegsschiffe, Vergnügungsfahrzeuge und Fischereifahrzeuge. Außerdem gilt

- a) der Schiffssicherheitsvertrag nicht für Truppentransportschiffe, Frachtschiffe unter 500 BRT, Schiffe ohne mechanischen Antrieb und Holzschiffe einfacher Bauart;
- b) das Freibord-Übereinkommen nicht für neue Schiffe mit weniger als 24 m Länge und vorhandene Schiffe mit weniger als 150 BRT.

Zum Abs. 4 wird erläuternd bemerkt, daß die Verleihung des Rechtes zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See auf Grund des Seeflaggengesetzes, BGBl. Nr. 187/1957, erfolgt.

### Zu § 2:

Erhebliche Verluste im Seeversicherungs-geschäft haben die englischen Schiffsversicherer im vorigen Jahrhundert veranlaßt, eine Unternehmung, die ein Register der Handelsflotten für Versicherungszwecke führte, auch mit der Überprüfung des Bau- und Erhaltungszustandes der bei ihnen versicherten Seeschiffe zu befassen. Diese Unternehmung verfaßte auf Anregung der Versicherer später auch Richtlinien für den Bau und die Instandhaltung von Seeschiffen. Dabei wurden die Schiffe nach Bauart, Verwendung und Erhaltungszustand in „Klassen“ eingeteilt. War das Schiff nicht mehr in einem entsprechenden Zustand der Seetüchtigkeit, wurde seine „Klasse“ herabgesetzt oder entzogen. Damit verlor das Schiff die Versicherungswürdigkeit. Dieser ersten „Klassifikationsgesellschaft“ (Lloyd's Register of Shipping) folgten um die Jahrhundertwende die Gründungen weiterer solcher Unternehmungen in den großen Seestaaten der Welt. Bei den Versicherern von Seeschiffen war es üblich geworden, nur Schiffe zu versichern, die die „Klasse“ einer Klassifikationsgesellschaft ihres Vertrauens besaßen. Im Zusammenhang mit dem Abschluß der Internationalen Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See (ab 1914) haben die Klassifikationsgesellschaften ihre Vorschriften für den Bau und die Instandhaltung der Seeschiffe diesen Übereinkommen laufend angepaßt. Diese Vorschriften sind sehr umfangreich und enthalten Bestimmungen über die Qualität der Werkstoffe und deren Prüfung, über die Bauweise und Festigkeit des Schiffskörpers, über die Ausführung der Maschinen-

und Kesselanlage, über die Bauüberwachung sowohl beim Neubau als auch bei Reparaturen, über die Überwachung des Erhaltungszustandes und den Bestimmungen über den Betrieb von Anlagen an Bord. Insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg sind eine Reihe neuer kleinerer Klassifikationsgesellschaften in einzelnen Staaten (z. B. Griechenland, Ungarn, Jugoslawien, DDR, Rumänien) aus nationalen Interessen entstanden, die jedoch nicht die langjährige Erfahrung in der Überwachung von Seeschiffen besitzen, wie die früher gegründeten großen Klassifikationsgesellschaften von Weltgeltung. Letztere haben sich in der „Internationalen Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften“ (International Association of Classification Societies) zu dem Zweck eines weltweiten Erfahrungsaustausches und zur Harmonisierung ihrer Vorschriften zusammengeschlossen, sodaß das durch ihre Vorschriften garantierte Sicherheitsniveau annähernd bei allen Gesellschaften das gleiche ist. Die Klassifikationsgesellschaften, die der vorgenannten Vereinigung angehören, sind:

Nippon Kaiji Kyokai, Tokio	American Bureau of Shipping, New York
Bureau Veritas, Paris	Det Norske Veritas, Oslo
Lloyd's Register of Shipping, London	Polish Register of Shipping, Gdansk
Register of Shipping of the USSR, Leningrad	Registro Italiano Navale, Genua
Germanischer Lloyd, Hamburg	

### Zu Abs. 1:

Das Seeflaggen-gesetz bestimmt in § 3 lit. f, daß einem See-Handelsschiff die österreichische Flagge nur verliehen werden darf, wenn es von einer international anerkannten Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wurde. Des weiteren bestimmt das Freibord-Übereinkommen in Kapitel I Regel 1 der Anlage I: „Die Verwaltung hat sich zu vergewissern, daß die allgemeine bauliche Festigkeit des Schiffskörpers für den Tiefgang ausreicht, der dem erteilten Freibord entspricht. Schiffe, die nach den Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut und instandgehalten werden, können als genügend stark betrachtet werden.“

Aus den vorstehenden Bestimmungen ergibt sich, daß ein österreichisches Seeschiff nach den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut und laufend instandgehalten werden muß. Diese Bestimmung ist auch im Interesse des Reeders, der sein Schiff ohne die „Klasse“ einer Klassifikationsgesellschaft zu den üblichen Prämien nicht versichern könnte.

## 291. der Beilagen

7

Die Vorschriften der anerkannten Klassifikationsgesellschaften können im Hinblick auf die Kompetenz dieser Gesellschaften zur hoheitlichen Überprüfung österreichischer Seeschiffe nicht bloß als technische Richtlinien angesehen werden, sondern sind echte Rechtsvorschriften. Da weder das Organ, das die Vorschriften erläßt, noch das Verfahren, in dem sie erlassen werden, in der Bundesverfassung vorgesehen sind, muß die Bestimmung in Verfassungsrang erhoben werden.

Eine Lösung ohne Verfassungsbestimmung bestünde nur in der Erlassung von Vorschriften für den Bau und die Instandhaltung von Seeschiffen durch Bundesgesetz. Eine Überwachung dieser Vorschriften wäre in der Regel nur im Ausland möglich, da der Bau und die Instandhaltung von Seeschiffen meist nur in Seehäfen durchgeführt werden kann. Für die Entsendung von Organen des Bundes in das Ausland zur Erfüllung solcher hoheitlicher Aufgaben wäre jedoch ebenfalls eine Verfassungsbestimmung erforderlich. Wegen der Unmöglichkeit, am internationalen Erfahrungsaustausch der Klassifikationsgesellschaften teilnehmen zu können, würden solche durch Bundesgesetz erlassene Vorschriften dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Erfahrung nie voll entsprechen. Die Überwachung der Vorschriften durch Bundesorgane scheitert außerdem an der Unmöglichkeit, ausreichend qualifiziertes Fachpersonal im erforderlichen Umfang der Bundesverwaltung zu verpflichten sowie an den außerordentlich hohen Kosten der Überwachung, welche durchwegs im Ausland, häufig sogar in Übersee erfolgen müßte.

Es erscheint daher zweckmäßig, dem im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Weg zu folgen, der im übrigen in fast allen Seestaaten der Welt beschritten wird.

Der Bescheid zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften ist von Amts wegen zu erlassen.

**Zu Abs. 2:**

Den gestellten Anforderungen an die anzuerkennenden Klassifikationsgesellschaften entsprechen die Gesellschaften, die in der Internationalen Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften zusammengeschlossen sind. Die Bestimmung des Abs. 2 ist bloß als Durchführungsbestimmung zur Verfassungsbestimmung des Abs. 1 anzusehen.

**Zu Abs. 3:**

Die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften liegt im Ermessen des Bundesministers für Verkehr. Er kann die Zahl der anerkannten Gesellschaften aus Zweckmäßigkeitsgründen beschränken und Gesellschaften abweisen, auch wenn sie die Voraussetzungen nach Abs. 2 erfül-

len. Die Verlautbarung des Firmenwortlautes und der Anschrift der anerkannten Klassifikationsgesellschaften erfolgt durch Kundmachung gemäß § 2 Abs. 2 des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 60/1964. Diese Bestimmung soll den Interessenten den Bezug der Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften erleichtern.

**Zu Abs. 4:**

Die Bestimmung des Abs. 4 ist bloß als Durchführungsbestimmung zur Verfassungsbestimmung des Abs. 1 anzusehen.

**Zu § 3:**

Die Übertragung der in den Staatsverträgen vorgesehenen Besichtigungen, Überprüfungen und Anmerkungen sowie die Ausstellung der Zeugnisse an Klassifikationsgesellschaften ist im Art. 13 des Freibord-Übereinkommens bzw. im Kapitel I Regel 6 des Schiffssicherungsvertrages ausdrücklich vorgesehen. Von diesen Bestimmungen haben die meisten Seestaaten Gebrauch gemacht, so ist z. B. der „Germanische Lloyd“ (Hamburg) von 36 Staaten, das „Bureau Veritas“ (Paris) von 80 Staaten mit diesen Aufgaben betraut. Vorerst ist für die Überwachung der vorhandenen österreichischen Seehandelschiffe die Übertragung der vorgenannten Aufgaben an „Germanischer Lloyd“, „Bureau Veritas“, „Det Norske Veritas“, „Lloyd's Register of Shipping“ und „Register of Shipping of the USSR“ beabsichtigt.

**Zu Abs. 1:**

Die Übertragung der Aufgaben durch Bescheide gemäß Abs. 1 bzw. der Entzug der Übertragung gemäß Abs. 4 ist verfassungsändernd, weil

1. durch den Bescheid des Bundesministers für Verkehr das Recht zur Setzung von Hoheitsakten an ein nach der Bundesverfassung nicht vorgesehenes Organ übertragen wird; zumindest, soweit es sich um ausländische Klassifikationsgesellschaften handelt, ist diese Bestimmung verfassungsändernd (inländische Gesellschaften könnten im Sinne der Lehre und Rechtsprechung als beliehene Unternehmen angesehen werden);
2. die betraute (ausländische) Klassifikationsgesellschaft bei der Durchführung der ihr übertragenen hoheitlichen Aufgaben nicht dem administrativen Instanzenzug und dem Weisungsrecht des zuständigen obersten Organes der Vollziehung unterworfen werden kann, jedoch trotzdem für die ordnungsgemäße Durchführung ihrer Aufgaben die Republik Österreich völkerrechtlich verantwortlich bleibt (vgl. Art. 13 des Freibord-Übereinkommens bzw. Kapitel I Regel 6 des Schiffssicher-

heitsvertrages). Auch die zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Bundes nach dem Amtshaftungsrecht für das Handeln der Klassifikationsgesellschaften bleibt unberührt, weil diese Gesellschaften funktionell Organe des Bundes werden. Die einzige Sanktion bei einer mangelhaften Durchführung der Aufgaben durch die Klassifikationsgesellschaft ist der Widerruf ihrer Betrauung (Abs. 4).

Die Bescheide gemäß Abs. 1 können von Amts wegen erlassen werden.

#### Zu Abs. 2:

Diese Bestimmung soll gewährleisten, daß nur solche Klassifikationsgesellschaften betraut werden, die der Behörde die erforderliche Unterstützung zur Erzielung einer möglichststen Verwaltungsökonomie geben. Diese Bestimmung ist bloß als Durchführungsbestimmung zur Verfassungsbestimmung des Abs. 1 anzusehen.

#### Zu Abs. 3:

Der Reeder soll Parteistellung bei der Übertragung der Aufgaben an eine bestimmte Klassifikationsgesellschaft haben, da ein Wechsel der Klassifikationsgesellschaft unter Umständen mit Kosten für ihn verbunden sein könnte.

#### Zu Abs. 5:

Dieser entspricht den Bestimmungen des Art. 15 des Freibord-Übereinkommens bzw. des Kapitels I Regel 11 des Schiffssicherheitsvertrages und regelt für den Fall von Änderungen am Schiff das behördliche Genehmigungsverfahren.

#### Zu § 4:

Die beiden Staatsverträge sehen in zahlreichen Einzelfällen die Möglichkeit der Abweichung von den vertraglichen Bestimmungen vor, binden jedoch eine solche Abweichung an die Bewilligung der Behörde. Dies gilt gleichfalls für die in den Staatsverträgen vorgesehenen Überprüfungen und Berechnungen bestimmter Schiffbauteile. In allen diesen Fällen sind die vertraglichen Bestimmungen materiell unmittelbar anwendbar, die Erteilung oder Verweigerung einer solchen Bewilligung ist jedoch völlig in das Ermessen der Behörde gestellt. Dies entspricht nicht dem Rechtsstaatsprinzip des B-VG. Es wird daher im Abs. 1 lit. a bis c das Ermessen verfassungskonform eingeschränkt und die erforderlichen Verfahrensbestimmungen vorgesehen. Der Abs. 2 regelt die Anerkennung von Bewilligungen der Behörden anderer Staaten und dient verwaltungswirtschaftlichen Zwecken.

Abs. 3 enthält die Bestimmungen über die Untersuchung der Schiffe, insbesondere wenn Anlaß zum Verdacht von Unzukömmlichkeiten

an Bord gegeben ist und sieht die Möglichkeit der Abstellung solcher Unzulänglichkeiten durch Bescheide vor.

#### Zu § 5:

Die Bestimmungen der beiden Staatsverträge sehen in einer Reihe von Fällen die Erlassung von allgemeinen Vorschriften durch die Behörde vor. Art. 18 B-VG erfordert für die Erlassung von Durchführungsverordnungen eine weitergehende Ausführung der gesetzlichen Grundlagen.

#### Zu Abs. 1:

Diese Bestimmung bezieht sich auf Verordnungen hinsichtlich der Befreiung von vertraglichen Bestimmungen für bestimmte Schiffskategorien, auf die Erlassung von allgemeinen Bestimmungen über den Bau von bestimmten Schiffsteilen und auf Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter.

#### Zu Abs. 2:

Der Schiffssicherheitsvertrag sieht die Baumusterprüfung von Schiffsteilen (z. B. Rettungsbooten) vor. Es sind auch hier weitergehende Ausführungen zur Erlassung der entsprechenden Verordnung erforderlich.

#### Zu Abs. 3:

Im Schiffssicherheitsvertrag ist die Ausbildung der Besatzung im Rettungswesen vorgeschrieben. Auch hier sind die materiellen Vertragsbestimmungen unmittelbar anwendbar, jedoch weitere Ausführungen für die Erlassung der Verordnung notwendig.

#### Zu Abs. 4:

Die Verordnungsermächtigung des Abs. 4 soll es ermöglichen, für Schiffe (z. B. Vergnügungsfahrzeuge), die den Staatsverträgen nicht unterliegen oder in Einzelheiten, die durch vertragliche Bestimmungen nicht geregelt sind, die aus Sicherheitsgründen unerläßlichen Vorschriften über den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb zu erlassen.

#### Zu § 6:

Die Ausstellung der in den vertraglichen Bestimmungen vorgesehenen Zeugnisse ist grundsätzlich der Behörde vorbehalten. Sie hat jedoch für den Fall der Betrauung einer Klassifikationsgesellschaft mit dieser Aufgabe die Ausstellung der erforderlichen Zeugnisse dieser zu überlassen. Dies gilt jedoch nicht für Bescheinigungen darüber, daß das Schiff von vertraglichen Bestimmungen durch die Behörde im Einzelfall oder allgemein durch Verordnung entbunden wurde

(Freibord-Ausnahmezeugnis, Ausnahmezeugnis für Fahrgastschiffe bzw. Frachtschiffe). Für die Ausstellung der letzteren Zeugnisse ist ausschließlich die Behörde zuständig; sie kann hiemit eine Klassifikationsgesellschaft nicht betrauen. Die Abs. 2 bis 4 dienen der Verbindlichmachung von vertraglichen Vorschriften für die Behörde bzw. den Reeder, da aus den vertraglichen Bestimmungen nicht eindeutig hervorgeht, wen diese Verpflichtungen treffen.

#### Zu § 7:

Wer Normadressat der Staatsverträge ist, ergibt sich aus dem materiellen Inhalt der betreffenden Vertragsbestimmung. Bei den Bescheiden und Verordnungen wird bei der Abfassung des Inhaltes darauf zu achten sein, daß der Normadressat klar erkennbar ist. Da die Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens gegen den Kapitän eines österreichischen Seeschiffes auf Hoher See selten zielführend sein dürfte, wurde der Reeder in Abs. 3 verpflichtet, entsprechende Ordnungsmaßnahmen zu setzen.

#### Zu § 8:

Diese Bestimmungen sollen klarstellen, daß ausschließlich der Kapitän des Schiffes für die Einhaltung der Verkehrsvorschriften auf See verantwortlich ist. Auf die Erläuterungen zu § 7 Abs. 3 wird verwiesen.

Die Verdichtung des Verkehrs in einzelnen Seegebieten, die zu einer Häufung von Schiffszusammenstößen geführt hat, veranlaßte den Sicherheitsausschuß der „Internationalen beratenden Seeschiffahrtsorganisation“ (IMCO), Empfehlungen über Einbahn-Seestraßen in diesen Gebieten zu beschließen. Um solche Empfehlungen für österreichische Seeschiffe verbindlich machen zu können, ist die Verordnungsermächtigung des Abs. 2 erforderlich.

#### Zu § 9:

Die Verpflichtung zur Untersuchung von Unfällen ist in Art. 23 des Freibord-Übereinkommens und in Kapitel I Regel 21 des Schiffssicherheitsvertrages vorgeschrieben. Die Behörde hat das Ergebnis solcher Untersuchungen der IMCO bekanntzugeben. Diese Angaben sollen der Sammlung eines weltweiten Erfahrungsmaterials für die künftige Revision der Staatsverträge dienen.

#### Zu § 10:

Die Bestimmung des Abs. 1 soll die Verweisung auf vertragliche Bestimmungen der Staatsverträge oder die wörtliche Wiedergabe von solchen Bestimmungen überflüssig machen, soweit

solche vertragliche Bestimmungen unmittelbar angewendet werden können. Damit soll eine weitgehende Entlastung des Gesetzestextes und dessen bessere Lesbarkeit erreicht werden.

Weil nach den Grundsätzen des B-VG hoheitliche Aufgaben nicht auf ausländischem Staatsgebiet durchgeführt werden dürfen, die in den Staatsverträgen vorgesehenen Besichtigungen und Überprüfungen österreichischer Seeschiffe in der Regel aber nur in auf ausländischem Staatsgebiet gelegenen Häfen durchgeführt werden können, war die Verfassungsbestimmung des Abs. 2 erforderlich.

Nach den Bestimmungen des Schiffssicherheitsvertrages ist die derzeit den Eiswachdienst auf See durchführende Verwaltung der USA berechtigt, bei einer häufigeren Inanspruchnahme dieses Dienstes durch die Schiffe eines bestimmten Staates mit letzterem eine (zivilrechtliche) Vereinbarung über eine anteilige Kostentragung zu schließen. Für diesen Fall sieht die Bestimmung des Abs. 3 die Möglichkeit vor, den Rückersatz solcher Kosten dem Reeder vorzuschreiben.

Ohne die Bestimmung des Abs. 4 wären die Bestimmungen der Dampfkessel-Verordnung und der Werkstoff- und Bauvorschrift für Dampfkessel auch auf Dampfkessel und Druckbehälter österreichischer Seeschiffe anwendbar. Die Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften enthalten jedoch in der Regel strengere Vorschriften über die Werkstoffe, den Bau und die Überprüfung von Dampfkesseln und Druckbehältern. Es soll sichergestellt werden, daß bei einem Zusammentreffen der vorgenannten Verordnungen mit den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften die letzteren vorgehen.

#### Zu § 11:

Aus Gründen der Verwaltungsökonomie und um häufige Beschwerden an den Verwaltungsgerichtshof zu vermeiden, wurde für die Vollziehung dieses Bundesgesetzes ein zweistufiger Instanzenzug vorgesehen. Die Übertragung der Vollziehung in erster Instanz in mittelbarer Bundesverwaltung an einen Landeshauptmann erschien unzumutbar, weil dieser kaum über die zur klaglosen Anwendung des Bundesgesetzes erforderlichen Sachverständigen auf den Gebieten der Hochseeschifffahrt und der Schiffbautechnik verfügt. Darüber hinaus war jedoch zu beachten, daß der Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung nur auf dem Gebiet seines Bundeslandes tätig werden kann. Die Hohe See kann jedoch nicht dem Gebiet eines Bundeslandes zugeordnet werden. Aus diesen Gründen wurde von der Bestimmung des Art. 102 Abs. 2 B-VG Gebrauch gemacht. Das Amt für Schifffahrt als Behörde erster Instanz ist in der Vollziehung dieses Bundesgesetzes dem Bundesminister für Verkehr direkt unterstellt.

Dem Bundesminister für Verkehr wurde lediglich die Erlassung von Verordnungen sowie die Anerkennung und Betrauung von Klassifikationsgesellschaften vorbehalten.

Die Kosten der Tätigkeit der Klassifikationsgesellschaften sind vom Reeder direkt zu tragen. Aus Analogiegründen sollen auch bei der ausnahmsweise anfallenden Tätigkeit von behördlichen Organen im Ausland die Kosten vom Reeder ersetzt werden.

#### Zu § 12:

Die Bestimmung des Abs. 1 enthält keine Arreststrafdrohung. Die Einführung einer Arreststrafdrohung auf einem Rechtsgebiet, die eine solche bisher nicht kannte, ist mit der Europäischen Menschenrechtskonvention nicht vereinbar. Es wurde daher nur eine erhöhte Geldstrafdrohung bis zu 100.000 S vorgesehen und auch auf eine Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall der Uneinbringlichkeit verzichtet. Es kann höchstens die in § 16 Abs. 2 VStG 1950 subsidiär vorgesehene Ersatzstrafe von zwei Wochen Arrest verhängt werden. Die Bestimmung, daß eine Verwaltungsübertretung auch dann vorliegt, wenn die Tat im Ausland begangen wurde, stellt eine Ausnahme vom Grundsatz des § 2 Abs. 1 VStG 1950 dar.

Die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 sollen aus Billigkeitsgründen Doppelbestrafungen hintan-

halten. Die Bestimmung des Abs. 2 entspricht der des § 36 Abs. 2 StG. Da der Bund die Verwaltungskosten trägt, sollen auch die Strafgeelder dem Bund zufließen (Abs. 5).

#### Zu § 13:

Das vorliegende Erfüllungsgesetz soll gemeinsam mit den Staatsverträgen in Kraft treten.

#### Zu § 14:

Die in diesem Bundesgesetz enthaltenen Verfassungsbestimmungen stellen ein Abgehen von den Grundsätzen des Bundes-Verfassungsgesetzes dar. Diese Bestimmungen bedürfen daher der gleichen Vollzugsklausel wie das B-VG. Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr für die übrigen Bestimmungen des Bundesgesetzes ergibt sich aus der geltenden Fassung des Kompetenzgesetzes.

.....

Dem Bund werden aus der Vollziehung dieses Bundesgesetzes nur geringfügige Mehrkosten beim Sachaufwand erwachsen. Der derzeitige Personalstand des Amtes für Schifffahrt reicht jedoch für die ihm durch dieses Bundesgesetz zugewiesenen Aufgaben nicht aus. Es wird vorerst im Dienstpostenplan ab 1973 zusätzlich je ein Dienstposten für einen Schiffbautechniker (A) und für einen Beamten des Fachdienstes (C) erforderlich sein.