

487 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XV. GP

1980 11 05

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX über die Seeschifffahrt und über eine Änderung des Handelsgesetzbuches, des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes und des Bundesgesetzes 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 (Seeschiffahrtsgesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

I. ABSCHNITT**Allgemeine Bestimmungen****Geltungsbereich**

§ 1. Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf österreichische Seeschiffe Anwendung.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. „Österreichisches Seeschiff“: ein Seeschiff, das nach diesem Bundesgesetz zur Seeschifffahrt zugelassen ist;
2. „Seeschiff“: ein Fahrzeug, das nach Größe, Bauart und Ausrüstung für Fahrten auf See verwendet werden kann (Fahrgastschiff, Frachtschiff, Jacht, Sonderfahrzeug). Als solches gilt nicht ein Ruder- und Paddelboot, Schlauchboot sowie ein Bootstyp, der in der Regel nur für Fahrten in unmittelbarer Nähe der Küste verwendbar ist;
3. „Fahrgastschiff“: ein Fahrzeug, das für die Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen bestimmt ist;
4. „Frachtschiff“: ein Fahrzeug, das für die Beförderung von Gütern bestimmt ist;
5. „Jacht“: ein Fahrzeug, das für Sport- oder Vergnügungszwecke bestimmt ist;

6. „Sonderfahrzeug“: ein Fahrzeug, das nicht unter Z 3 bis 5 fällt, insbesondere
 - a) ein Fahrzeug, das für die Beförderung von zwölf oder weniger Fahrgästen bestimmt ist,
 - b) ein Fahrzeug ohne eigenen Antrieb, wie Leichter, Prahm,
 - c) Schlepper, Fischereifahrzeug, Barkasse,
 - d) schwimmendes Gerät, wie Bagger, Schwimmkran, Ramme, Bohrinnsel, Hubinsel;
7. „Reeder“: der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden österreichischen Seeschiffes (§ 484 HGB);
8. „Seeschiffsregister“: das vom Bezirksgericht Innere Stadt Wien geführte Verzeichnis österreichischer Seeschiffe;
9. „Registerhafen“: der bei Registrierung von österreichischen Seeschiffen vorgeschriebene Heimathafen Wien;
10. „Seebrief“: die vom Bundesminister für Verkehr nach dem Muster der Anlage zu diesem Bundesgesetz ausgestellte Urkunde für österreichische Seeschiffe;
11. „Konsul“: eine konsularische Vertretungsbehörde oder eine diplomatische Vertretungsbehörde mit konsularischen Aufgaben.

Flaggenführung und Reedereizeichen

§ 3. (1) Die Flagge der Republik Österreich zur See (Seeflagge) in der Form gemäß Abs. 2 darf nur von österreichischen Seeschiffen geführt werden; sie dürfen die Seeflagge eines anderen Staates nicht führen.

(2) Die Seeflagge besteht aus drei gleichbreiten, waagrechten Streifen, von denen der mittlere weiß, der obere und der untere rot ist. Das Verhältnis der Höhe der Flagge zu ihrer Länge ist zwei zu drei. Andere Hinweise auf die österreichische Nationalität eines Seeschiffes (zB durch rot-weiß-rote Wimpel, Stander) sind unzulässig.

(3) Die Seeflagge ist in der für Seeschiffe der betreffenden Gattung üblichen Art und Weise zu führen. An der Stelle, an der die Seeflagge gesetzt ist oder regelmäßig geführt wird, dürfen andere Flaggen nicht gesetzt werden.

(4) Die Führung von Reedereiflaggen und -zeichen auf österreichischen Seeschiffen bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn das Bild der Flaggen bzw. Zeichen dem Ansehen der Republik Österreich nicht abträglich ist und nicht zu Verwechslungen mit der österreichischen Staatsflagge, der Seeflagge, den Flaggen anderer Staaten oder mit Signalflaggen Anlaß gibt.

Kennzeichen

§ 4. (1) Jedes österreichische Seeschiff hat einen Namen, der auch eine Devise sein kann, zu führen. Der Name ist am Heck, gegebenenfalls auf beiden Seiten sowie auf beiden Seiten des Buges anzubringen.

(2) Der Name des österreichischen Seeschiffes hat sich von Namen anderer österreichischer Seeschiffe deutlich zu unterscheiden und ist so zu wählen, daß er dem Ansehen der Republik Österreich nicht abträglich ist.

(3) Der Name des Registerhafens „Wien“ ist am Heck, gegebenenfalls unter dem Namen des österreichischen Seeschiffes, anzubringen.

(4) Der Name des österreichischen Seeschiffes und des Registerhafens sind in mindestens acht Zentimeter hohen, jederzeit gut lesbaren lateinischen Schriftzeichen und arabischen oder römischen Ziffern anzubringen.

(5) Jede Änderung des Namens eines österreichischen Seeschiffes bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Der Seebrief ist dem Bundesministerium für Verkehr zur Berichtigung einzureichen.

Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit und der immerwährenden Neutralität der Republik Österreich

§ 5. Der Bundesminister für Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, soweit militärische Belange berührt werden, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung im Einzelfall durch Bescheid oder allgemein durch Verordnung die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, daß durch ein österreichisches Seeschiff die Sicherheit oder die immerwährende Neutralität der Republik Österreich gefährdet wird oder die Beziehungen der Republik Österreich zu anderen Staaten bzw. zu zwischenstaatlichen Organisationen in schwerwiegender Weise beeinträchtigt werden. Durch solche Verordnungen oder Bescheide kann öster-

reichischen Seeschiffen das Befahren bestimmter Seegebiete, das Anlaufen bestimmter Häfen, die Beförderung bestimmter Güter oder Personen allgemein oder zwischen bestimmten Häfen, die Ausübung bestimmter Arten der Fischerei, die Anstellung bestimmter Personen als Besatzungsmitglieder verboten oder nur unter entsprechenden Bedingungen gestattet werden.

Gerichtliche Zuständigkeit

§ 6. (1) Ist für den Eigentümer oder für den Kapitän eines österreichischen Seeschiffes ein allgemeiner Gerichtsstand (§§ 66 ff. Jurisdiktionsnorm) in Österreich nicht begründet, so bestimmt sich die gerichtliche Zuständigkeit für Verfahren, die mit dem Erwerb und dem Betrieb dieses Seeschiffes zusammenhängen, nach dem Sitz des für die Führung des Seeschiffsregisters zuständigen Gerichtes.

(2) Soweit Rechtsvorschriften darauf abstellen, daß sich an einem Ort innerhalb des Bundesgebietes eine Sache befindet oder ein Ereignis abspielt, gilt das österreichische Seeschiff als an dem Ort gelegen, an dem sich das für die Führung des Seeschiffsregisters zuständige Gericht befindet.

(3) Ist eine strafbare Handlung auf einem österreichischen Seeschiff oder mit Bezug auf ein österreichisches Seeschiff begangen worden und ist nicht bereits die Zuständigkeit eines anderen inländischen Gerichtes begründet, so steht das Strafverfahren dem Gericht zu, an dessen Sitz das Seeschiffsregister geführt wird.

II. ABSCHNITT

Zulassung zur Seeschifffahrt und Eintragung

Allgemeines

§ 7. (1) Die Zulassung zur Seeschifffahrt ist mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr auf bestimmte oder unbestimmte Zeit auszusprechen; sie ist an die Person des Eigentümers und das Seeschiff gebunden. Eine Bescheidausfertigung ist dem Seeschiffsregister zuzustellen.

(2) Mit der Zulassung zur Seeschifffahrt ist das Recht und die Pflicht zur Führung der Seeflagge verbunden.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr hat über die Zulassung zur Seeschifffahrt eine Urkunde auszustellen, welche die Bezeichnung Seebrief führt.

(4) Der Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes hat dafür Sorge zu tragen, daß der Seebrief im Original stets an Bord mitgeführt wird.

Zulassung zur Seeschifffahrt

§ 8. (1) Die Zulassung zur Seeschifffahrt darf nur erteilt werden,

1. einer natürlichen Person, wenn sie
 - a) die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt,
 - b) in bezug auf die Ausübung der Seeschifffahrt verlässlich ist; als nicht verlässlich ist insbesondere anzusehen, wer wegen einer vorsätzlichen, mit mehr als einjähriger Freiheitsstrafe bedrohten Handlung, wegen einer aus Gewinnsucht begangenen oder gegen die öffentliche Sittlichkeit verstößenden sonstigen strafbaren Handlung, wegen eines Vergehens gemäß §§ 158 bis 161 des Strafgesetzbuches, BGBl. Nr. 60/1974, oder wegen eines Finanzvergehens von einem Gericht verurteilt worden und die Verurteilung noch nicht getilgt ist und nach der Eigenart der strafbaren Handlung sowie nach der Persönlichkeit des Verurteilten die Begehung der gleichen oder einer ähnlichen Straftat bei Ausübung der Seeschifffahrt zu befürchten ist oder wer wegen der Finanzvergehen des Schmuggels, der Hinterziehung von Eingangs- oder Ausgangsabgaben, der Abgabenhellerei nach § 37 Abs. 1 des Finanzstrafgesetzes, BGBl. Nr. 129/1958, der Hinterziehung von Monopoleinnahmen, des vorsätzlichen Eingriffes in ein staatliches Monopolrecht oder der Monopolhellerei nach § 46 Abs. 1 des Finanzstrafgesetzes, BGBl. Nr. 129/1958, von einer Finanzstrafbehörde bestraft worden ist, wenn über ihn wegen eines solchen Finanzvergehens eine Geldstrafe von mehr als 10 000 S oder neben einer Geldstrafe eine Freiheitsstrafe verhängt wurde, die Bestrafung noch nicht getilgt ist und nach der Eigenart der strafbaren Handlung sowie nach der Persönlichkeit des Bestraften die Begehung der gleichen oder einer ähnlichen Straftat bei Ausübung der Seeschifffahrt zu befürchten ist,
 - c) ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hat und
 - d) zu mehr als 75 vH Eigentümer des Seeschiffes ist;
2. einer Personengesellschaft des Handelsrechtes, wenn mehr als 75 vH ihrer persönlich haftenden Gesellschafter sowie alle zur Vertretung berechtigten Gesellschafter die Voraussetzungen gemäß Z 1 lit. a bis c erfüllen und die Gesellschaft ihren Sitz im Inland hat sowie die Voraussetzung gemäß Z 1 lit. d erfüllt;
3. einer juristischen Person, wenn die Mehrheit der Mitglieder jedes ihrer leitenden Organe (wie Geschäftsführer, Vorstand, Aufsichtsrat) einschließlich des Vorsitzenden die

Voraussetzungen gemäß Z 1 lit. a bis c erfüllen, die Stimmrecht gewährenden Anteilsrechte zu mehr als 75 vH österreichischen Staatsbürgern, dem Bund, einem Land, einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband zustehen und die juristische Person ihren Sitz im Inland hat sowie die Voraussetzung gemäß Z 1 lit. d erfüllt. Sofern eine Aktiengesellschaft Eigentümer ist, müssen die Aktien der Gesellschaft auf Namen lauten und die Übertragung nach der Satzung an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden sein;

4. dem Bund, den Ländern, den Gemeinden und den Gemeindeverbänden, wenn sie die Voraussetzung gemäß Z 1 lit. d erfüllen.

(2) Die Zulassung zur Seeschifffahrt darf darüber hinaus nur erteilt werden, wenn

1. der Bewerber über wirtschaftliche Mittel in einem für die Aufnahme und Fortführung des Schiffahrtsbetriebes hinreichenden Ausmaß verfügt und diese Mittel zu mehr als 75 vH von österreichischen Staatsbürgern stammen; österreichischen Staatsbürgern sind gleichzuhalten der Bund, die Länder, die Gemeinden und die Gemeindeverbände sowie Personengesellschaften des Handelsrechtes bzw. juristische Personen unter den Voraussetzungen des Abs. 1 Z 2 bzw. 3;
2. der Bewerber nachweist, daß das Seeschiff, falls es bereits im Register eines anderen Staates eingetragen war, dort gelöscht ist;
3. kein begründeter Verdacht besteht, daß der Bewerber das Ansehen der Republik Österreich schädigt;
4. das Seeschiff nur für friedliche Zwecke bestimmt ist;
5. das Seeschiff entsprechend den Bestimmungen des § 4 Abs. 1 bis 4 gekennzeichnet ist;
6. das Seeschiff von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wurde;
7. für das Seeschiff entsprechende Zeugnisse über die Sicherheit des Baues, der Ausrüstung und der Funkanlage, ferner über den Freibord sowie über die Hauptabmessungen und das Vermessungsergebnis ausgestellt wurden;
8. für das Seeschiff die Schiffspläne beigebracht wurden;
9. für das Seeschiff ein Nachweis über die Versicherung gemäß § 18 beigebracht wurde.

(3) Einer nicht eigenberechtigten Person darf die Zulassung gemäß Abs. 1 nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 lit. a bis c auf deren gesetzlichen Vertreter zutreffen.

(4) Stehen einer Person die in Abs. 1 Z 1 bis 3 und Abs. 2 Z 1 erwähnten Rechtsstellungen nur als Treuhänder zu, so muß auch der Treugeber die im Abs. 1 Z 1 lit. a bis c angeführten Voraussetzungen erfüllen. Ist in den Fällen des Abs. 1 Z 2 und 3 ein Gesellschafter keine natürliche Person, so muß auch diese die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 2 bis 4 erfüllen; bei einer Zwischenschaltung weiterer juristischer Personen muß letztlich die erforderliche Mehrheit von Beteiligten die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 lit. a bis c bzw. 4 erfüllen.

(5) Abweichend von den Bestimmungen des Abs. 1 Z 1 bis 4 genügt ein geringeres als das dort festgesetzte Beteiligungsausmaß, wenn die Bundesregierung im Einzelfalle feststellt, daß die Zulassung eines Seeschiffes zur Seeschifffahrt im besonderen wirtschaftlichen Interesse der Republik Österreich liegt.

(6) Der Bundesminister für Verkehr kann vom Reeder zur Feststellung, ob die zur Fortführung des Schiffahrtbetriebes erforderlichen Mittel in hinreichendem Ausmaß zur Verfügung stehen, jederzeit einen entsprechenden Nachweis verlangen.

(7) Der Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes hat dem Bundesministerium für Verkehr jede Änderung in den Zulassungsvoraussetzungen innerhalb von vier Wochen zu melden.

Eintragung in das Seeschiffsregister

§ 9. (1) Österreichische Seeschiffe müssen binnen zwei Wochen nach der Zulassung zur Seeschifffahrt zur Eintragung in das Seeschiffsregister angemeldet werden.

(2) Das Seeschiffsregister hat dem Bundesministerium für Verkehr von jeder Eintragung eines österreichischen Seeschiffes eine Beschlusausfertigung zu übersenden.

Erlöschen und Widerruf der Zulassung

§ 10. (1) Die Zulassung erlischt

1. mit Ablauf der Zeit, für die sie erteilt wurde;
2. durch Zurücklegung des Rechtes zur Führung der Seeflagge;
3. mit dem Tod oder dem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Berechtigten;
4. durch Untergang oder dauernde Seeuntüchtigkeit eines österreichischen Seeschiffes;
5. mit rechtskräftiger Abweisung der Anmeldung eines österreichischen Seeschiffes zum Seeschiffsregister.

(2) Die Zulassung ist zu widerrufen,

1. bei Nichteinhaltung der Verpflichtung zur Führung der Seeflagge gemäß § 7 Abs. 2;

2. wenn eines der im § 8 Abs. 1 bis 4 angeführten Erfordernisse im Zeitpunkt der Zulassung nicht gegeben war oder nicht mehr gegeben ist;
3. bei Nichteinhaltung der Verpflichtung zur Vorlage eines Nachweises gemäß § 8 Abs. 6;
4. bei Nichteinhaltung der Frist der Meldung gemäß § 8 Abs. 7;
5. bei Nichteinhaltung der Frist für die Anmeldung zur Eintragung in das Seeschiffsregister gemäß § 9 Abs. 1;
6. wenn eines der im § 13 angeführten Erfordernisse im Zeitpunkt der Zulassung nicht gegeben war oder nicht mehr gegeben ist;
7. bei Nichteinhaltung der Vorschrift über die Betriebsorganisation gemäß § 17;
8. bei Nichteinhaltung der Bestimmungen des § 19;
9. wenn durch das Verhalten des Eigentümers oder des Kapitäns das Ansehen der Seeflagge herabgewürdigt oder gegen eine gemäß § 5 durch Verordnung oder Bescheid getroffene Maßnahme verstoßen wird;
10. bei Eintragung eines österreichischen Seeschiffes in ein ausländisches Schiffsregister.

(3) Der Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes kann — abweichend von Abs. 1 Z 2 — das Recht zur Führung der Seeflagge bei Eintritt eines Falles gemäß den Bestimmungen betreffend die Sicherung einer ungestörten Produktion und der Versorgung der Bevölkerung und sonstiger Bedarfsträger mit wichtigen Wirtschafts- und Bedarfsgütern oder bei Inanspruchnahme einer Förderung gemäß § 40 Z 1 und 2 nur mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr zurücklegen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr hat den Widerruf gemäß Abs. 2 Z 5 nicht auszusprechen, sofern die Anmeldung bis zur Entscheidung über den Widerruf nachgeholt wurde.

(5) Der Bundesminister für Verkehr hat jedoch, wenn es im besonderen wirtschaftlichen Interesse der Republik Österreich liegt — abweichend von Abs. 2 Z 7 —, vor einem Widerruf wegen Nichteinhaltung der Vorschrift über die Betriebsorganisation dem Reeder eines österreichischen Seeschiffes eine Frist von höchstens vier Wochen zu setzen, binnen welcher er für die Einrichtung einer Betriebsorganisation zu sorgen hat.

(6) Das Erlöschen bzw. der Widerruf der Zulassung ist mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr auszusprechen. Eine Bescheidausfertigung ist dem Seeschiffsregister zuzustellen.

(7) Das Seeschiffsregister hat dem Bundesministerium für Verkehr von der Löschung eines

österreichischen Seeschiffes eine Beschußausfertigung zu übersenden.

(8) Der Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes ist im Falle des Erlöschens bzw. des Widerrufs der Zulassung verpflichtet, binnen sechs Wochen den Seebrief dem Bundesministerium für Verkehr zurückzustellen.

III. ABSCHNITT

Sondervorschriften für Jachten

Allgemeines

§ 11. Auf Jachten sind nicht anzuwenden: § 3 Abs. 4, § 4 Abs. 1, § 7 Abs. 1 letzter Satz, § 8 Abs. 1 Z 1 lit. b und c, § 8 Abs. 2 Z 1 und Z 6 bis 9, § 8 Abs. 5 und 6, § 9 Abs. 1, § 10 Abs. 1 Z 5, § 10 Abs. 2 Z 3, 5, 7 und 8, § 10 Abs. 3 bis 5, §§ 16 bis 21, § 23, §§ 25 bis 33, § 34 Z 3 bis 5 sowie §§ 35 bis 44 dieses Bundesgesetzes.

Kennzeichen

§ 12. (1) Jede Jacht hat einen Namen, der auch eine Devise sein kann, zu führen. Der Name ist am Heck, gegebenenfalls auf beiden Seiten, oder auf beiden Seiten des Buges anzubringen.

(2) Anstelle des Namens genügt das amtliche Kennzeichen.

Zulassung

§ 13. (1) Die Zulassung einer Jacht zur Seeschifffahrt darf nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 8 unter Berücksichtigung des § 11 gegeben sind.

(2) Die Zulassung zur Seeschifffahrt gemäß Abs. 1 darf darüber hinaus nur erteilt werden, wenn für die Jacht ein entsprechendes Zeugnis über die Sicherheit der Ausrüstung sowie über die Hauptabmessungen und das Vermessungsergebnis ausgestellt wurde.

(3) Die Zeugnisse gemäß Abs. 2 können durch ein Schiffspatent bzw. eine Zulassungsurkunde ersetzt werden, sofern die Länge der Jacht über alles nicht mehr als sieben Meter beträgt und sie nur kurzzeitig für Watt- oder Tagesfahrten unter Beachtung der Wetterlage eingesetzt wird; in diesem Fall darf die Zulassung nur für höchstens vier Jahre erteilt werden.

Verzeichnis

§ 14. (1) Das Bundesministerium für Verkehr hat ein Verzeichnis über die zur Seeschifffahrt zugelassenen Jachten zu führen.

(2) Das Verzeichnis gemäß Abs. 1 besteht aus einer nach den Namen der Eigentümer alphabetisch geordneten Sammlung der Seebriefe und einer alphabetisch geordneten Aufstellung der Kennzeichen.

(3) Über die Person des Eigentümers, das Kennzeichen und die technischen Daten der Jacht ist Personen, die ein rechtliches Interesse glaubhaft machen, Auskunft zu geben.

Befähigungsausweise

§ 15. (1) Der Bundesminister für Verkehr hat durch Verordnung Vorschriften über die Erlangung von Befähigungsausweisen zur selbständigen Führung von Jachten zu erlassen, insbesondere über

1. Arten, Form und Inhalt der Befähigungsausweise;
2. die zur Zulassung zur Prüfung erforderlichen Voraussetzungen hinsichtlich Alter, körperliche und geistige Eignung und Nachweis der seemännischen Praxis und Seefahrterfahrung;
3. Durchführung der Prüfung in theoretischer Hinsicht betreffend Gesetzeskunde, Nautik und Seemannschaft sowie in praktischer Hinsicht betreffend Anwendung der theoretischen Kenntnisse in der Praxis und Schiffsführung;
4. Bestellung geeigneter Personen als Prüfungskommissäre aus dem Mitgliederstand des Motorboot-Sportverbandes für Österreich (MSVÖ) bzw. Österreichischen Segelverbandes (ÖSV);
5. Ausstellung der Befähigungsausweise.

(2) Der Bundesminister für Verkehr hat aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Kostenersparnis einen vom Motorboot-Sportverband für Österreich (MSVÖ) oder vom Österreichischen Segelverband (ÖSV) ausgestellten Befähigungsausweis gegenüber einem gemäß Abs. 1 ausgestellten Befähigungsausweis als gleichwertig anzusehen, wenn er unter Voraussetzungen erlangt wurde, die den Anforderungen gemäß Abs. 1 Z 2 bis 4 entsprechen. Die Gleichwertigkeit gegenüber einem Befähigungsausweis gemäß Abs. 1 ist vom Bundesminister für Verkehr auf einem derartigen Befähigungsausweis zu bestätigen.

(3) Eine Verpflichtung zum Erwerb eines Befähigungsausweises gemäß Abs. 1 bzw. Abs. 2 besteht nicht.

(4) Der Bundesminister für Verkehr hat die Entziehung von Befähigungsausweisen durch Verordnung zu regeln, wenn eines der Erfordernisse für die Zulassung zur Prüfung im Zeitpunkt der Zulassung nicht gegeben war oder nicht mehr gegeben ist oder grobe Verletzungen der den Verkehr auf See betreffenden Vorschriften vorliegen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr hat bei Gewährleistung der Gegenseitigkeit allgemein

oder fallweise ausländische, auf die Berechtigung zur selbständigen Führung von Yachten lautende Ausweise gegenüber gemäß Abs. 1 ausgestellten Befähigungsausweisen als gleichwertig anzuerkennen, wenn sie unter Voraussetzungen erlangt wurden, die den Anforderungen gemäß Abs. 1 Z 2 und 3 entsprechen. Die fallweise Anerkennung ist auf dem Ausweis ersichtlich zu machen.

IV. ABSCHNITT

Betrieb österreichischer Seeschiffe

Der Reeder

§ 16. Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat für dessen Ausrüstung, Bemannung und Verproviantierung zu sorgen. Er bestellt und enthebt den Kapitän. Unter Vorbehalt seiner gesetzlichen Befugnisse und Pflichten werden die Aufgaben des Kapitäns vom Reeder im Rahmen des Arbeitsvertrages bestimmt.

Betriebliche Maßnahmen

§ 17. Die Organisation zum Betrieb eines österreichischen Seeschiffes ist vom Sitz der Reederei zu führen; sie hat alle betrieblichen Maßnahmen anzuordnen und zu überwachen.

Versicherung

§ 18. Der Reeder eines österreichischen Seeschiffes hat eine ausreichende Haftpflichtversicherung für das Seeschiff abzuschließen und deren Aufrechterhaltung nachzuweisen.

Überlassung

§ 19. Die Überlassung eines österreichischen Seeschiffes an einen Ausländer ist nur in bemann-tem und ausgerüstetem Zustand zulässig.

V. ABSCHNITT

Führung österreichischer Seeschiffe

Der Kapitän

§ 20. (1) Der vom Reeder für ein österreichisches Seeschiff bestellte Kapitän (§ 511 HGB) ist zur Ausübung der Befehlsgewalt an Bord berechtigt und verpflichtet.

(2) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes muß sich während der ganzen Dauer der Reise an Bord befinden und die Befehlsgewalt selbst ausüben, es sei denn, daß er in einem Hafen notwendiger- oder üblicherweise an Land geht.

(3) Ist der Kapitän nicht an Bord oder ist er an der Ausübung seiner Tätigkeit verhindert, so nimmt das im Range nächste Mitglied der Decksbesatzung die Pflichten und Befugnisse des Kapitäns wahr.

Sorge für sichere Fahrt

§ 21. (1) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes ist dem Reeder dafür verantwortlich, daß es sich in einem seetüchtigen Zustand befindet und für die ganze Dauer der Reise ausgerüstet, bemannt und verproviantiert ist. Soweit der Reeder die vorgenannten Verpflichtungen erfüllt, ist der Kapitän davon entbunden.

(2) Droht Menschen, die sich auf einem österreichischen Seeschiff oder zur See in unmittelbarer Nähe eines österreichischen Seeschiffes befinden, oder einem österreichischen Seeschiff oder seiner Ladung eine unmittelbare Gefahr, so kann der Kapitän die zu deren Abwendung erforderlichen Anordnungen notfalls mit angemessenen und unerläßlichen Zwangsmitteln durchsetzen.

Ordnung an Bord

§ 22. Der Kapitän ist für die Ordnung an Bord verantwortlich. Alle an Bord befindlichen Personen haben die Anweisungen des Kapitäns zu befolgen, die er zur Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord sowie zur Vermeidung einer Gefahr für die körperliche Sicherheit der Menschen oder der Beschädigung von Sachen erteilt.

Anhaltung von Personen

§ 23. (1) Ist die Abwehr einer durch das Verhalten oder den Zustand eines Menschen drohenden ernstlichen Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder die körperliche Sicherheit der an Bord befindlichen Menschen oder für fremdes Eigentum nicht auf andere Weise möglich, so ist auch die auf angemessene Weise vorgenommene Anhaltung einer Person zulässig.

(2) Der Kapitän hat dafür zu sorgen, daß eine Anhaltung nach Abs. 1 unverzüglich beendet wird, wenn die Voraussetzungen dafür nicht mehr vorliegen. Die Anhaltung ist spätestens im nächsten angelaufenen Hafen zu beenden.

(3) Ist der Angehaltene verdächtig, eine nach österreichischem Recht gerichtlich strafbare Handlung begangen zu haben, so hat der Kapitän die zur Feststellung des Sachverhaltes dienlichen Erhebungen zu pflegen, insbesondere den Angehaltenen zu hören und hierüber ein Protokoll aufzunehmen. Er hat dieses Protokoll und sonstige Beweisgegenstände zur Verfügung der zuständigen Behörde zu halten. In schwerwiegenden Fällen hat er den nächsten österreichischen Konsul zu verständigen.

Hilfeleistung in Seenot

§ 24. Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes hat bei dessen Führung die Bestimmungen der in Österreich rechtswirksamen internationalen Übereinkommen betreffend in Gefahr oder Seenot befindlichen Seeschiffen oder Per-

sonen sowie die diese Übereinkommen erfüllenden Gesetze zu befolgen.

Schiffspapiere und Tagebücher

§ 25. (1) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes hat dafür zu sorgen, daß sich die zum Ausweis für das Seeschiff, die Schiffsbesatzung, die Fahrgäste und die Ladung erforderlichen Papiere an Bord befinden.

(2) Durch Verordnung wird bestimmt,

1. auf welchen österreichischen Seeschiffen und in welchem Fahrtgebiet Tagebücher zu führen sind;
2. welche für die Sicherheit der Seeschiffahrt oder die Rechtspflege bedeutungsvolle Tatsachen einzutragen sind;
3. wie und von wem die Bücher zu führen und die Einhaltung der Vorschrift zu überwachen sind.

(3) Auszüge aus den Schiffstagebüchern sowie Abschriften der Protokolle, Berichte und sonstige vom Kapitän oder der Schiffsbesatzung ausgefertigte Urkunden sind Personen, die ein rechtliches Interesse glaubhaft machen, durch Vermittlung des Bundesministeriums für Verkehr gegen Bezahlung der Kosten zur Verfügung zu stellen.

Geburten und Sterbefälle

§ 26. (1) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes hat Geburten und Sterbefälle, die sich an Bord ereignen, in das Schiffstagebuch einzutragen.

(2) Stirbt jemand an Bord eines österreichischen Seeschiffes, so sind die von dem Verstorbenen mitgeführten Gegenstände vom Kapitän in einem Inventar zu verzeichnen und über etwa vom Verstorbenen mitgeführte letztwillige Verfügungen eine Niederschrift zu verfassen, in der Angaben über die äußere Form, gegebenenfalls auch über die Seitenanzahl und den Zeitpunkt der Errichtung der letztwilligen Verfügungen enthalten sein müssen. Das Inventar und die Niederschrift sind auch von einem weiteren Mitglied der Schiffsbesatzung zu unterschreiben. Soweit letztwillige Verfügungen verschlossen sind, dürfen sie nicht geöffnet werden. Vorhandene Gegenstände und letztwillige Verfügungen des Verstorbenen, das Inventar und die Niederschrift sind zu verwahren und ehestens dem nächsten österreichischen Konsul zu übergeben.

VI. ABSCHNITT

Besatzung österreichischer Seeschiffe

Zusammensetzung der Besatzung

§ 27. (1) Die Besatzung eines österreichischen Seeschiffes muß nach Zahl und Befähigung (§§ 30 bis 32) ausreichen, damit

1. die Sicherheit des Seeschiffes und der Seeschiffahrt und der Schutz des menschlichen Lebens auf See gewährleistet sind;
2. der Schiffsdienst ordnungsgemäß durchgeführt wird;
3. die Bestimmungen über die Arbeitszeit eingehalten werden;
4. eine übermäßige Beanspruchung durch Überstundenarbeit nach den Bestimmungen des Arbeitsrechtes vermieden wird.

(2) Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän und den anderen Seeleuten.

(3) Schiffsoffiziere sind diejenigen Seeleute, die einen entsprechenden Befähigungsausweis besitzen und in dieser Eigenschaft angeheuert worden sind.

(4) Unter Zugrundelegung der Anforderungen gemäß Abs. 1 ist im Bescheid über die Zulassung eines Seeschiffes zur Seeschiffahrt die Besatzung unter Beachtung der Art und Größe des Seeschiffes und seines Fahrtbereiches festzulegen. Im Zulassungsbescheid kann die Verpflichtung auferlegt werden, als Besatzung des Seeschiffes österreichische Statasbürger zu verwenden, wenn dies im besonderen wirtschaftlichen Interesse der Republik Österreich liegt.

(5) Der Bundesminister für Verkehr kann sich zur Überwachung der Bestimmungen der §§ 30 bis 32 jederzeit die Befähigungsausweise vorlegen lassen.

Ärztliche Untersuchung

§ 28. (1) Zur Beschäftigung auf einem österreichischen Seeschiff darf niemand angeheuert werden, der seine Eignung für die Arbeit auf See, für die er verwendet werden soll, nicht durch ein ärztliches Zeugnis nachgewiesen hat. Die Kosten der ärztlichen Untersuchung trägt der Reeder, der berechtigt ist, einen für diese Untersuchung geeigneten Arzt zu bezeichnen.

(2) Die Art der ärztlichen Untersuchung, die Vorschreibung von Nachuntersuchungen, der Inhalt und die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses sind durch Verordnung zu regeln.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann sich zur Überwachung der Bestimmungen der Abs. 1 und 2 jederzeit die ärztlichen Zeugnisse vorlegen lassen.

Musterrolle

§ 29. (1) Der Kapitän hat während der Reise eine Musterrolle zu führen, die über die jeweilige Zusammensetzung der Schiffsbesatzung und über die sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebes an Bord tätigen Personen Auskunft geben muß.

(2) Jeder für den Dienst an Bord eines österreichischen Seeschiffes angeheuerte Seemann ist vor seiner ersten Ausfahrt nach der Anheuerung in der Musterrolle einzutragen. Die Eintragung hat über die Personalien des Seemannes, seine Stellung an Bord und über die der Anheuerung zugrunde liegenden Bedingungen sowie über die vorgelegten Zeugnisse, Ausweise und Nachweise Aufschluß zu geben. Soweit der Besatzung Minderjährige angehören, sind sie unter Angabe ihres Geburtstages gesondert zu verzeichnen.

(3) Verläßt der Seemann den Dienst an Bord, so hat ihn der Kapitän in der Musterrolle unter Angabe der Gründe des Ausscheidens zu streichen.

(4) Wer sich an Bord befindet, ohne einen Dienst zu versehen, ist, sofern er nicht in der Passagierliste aufgenommen ist, vom Kapitän in der Musterrolle zu vermerken.

(5) Die näheren Bestimmungen über Form, Inhalt und Führung der Musterrolle unter Berücksichtigung der Abs. 1 bis 4 sind durch Verordnung zu erlassen.

(6) Der Bundesminister für Verkehr kann sich jederzeit die Musterrolle zur Überprüfung der Eintragungen vorlegen lassen.

Befähigungsausweise für Kapitäne und Schiffsoffiziere

§ 30. (1) An Bord eines österreichischen Seeschiffes darf niemand weder die Dienste eines Kapitäns, eines Wachoffiziers des Decksdienstes, des leitenden Schiffingenieurs oder eines wachhabenden Schiffingenieurs oder Schiffsfunkers ausüben noch zur Ausübung solcher Dienste eingesetzt werden, wenn er nicht einen Befähigungsausweis besitzt, aus dem sich seine Eignung zur Ausübung dieses Dienstes ergibt.

(2) Die Befähigungsausweise des Kapitäns und der übrigen Offiziere — ausgenommen Schiffsfunker — gelten als anerkannt, wenn sie von der zuständigen Stelle eines Staates ausgestellt worden sind, der ein Übereinkommen über das Mindestausmaß beruflicher Befähigung der Schiffsführer und Schiffsoffiziere auf Handelsschiffen der Internationalen Arbeitsorganisation ratifiziert und durchgeführt hat.

(3) Abweichend von Abs. 2 kann der Bundesminister für Verkehr auch die Befähigungsausweise anderer Staaten ausnahmsweise anerkennen, wenn der Offizier tatsächlich eine praktische Erfahrung besitzt, die für die Ausübung der dem betreffenden Befähigungsausweis entsprechenden Dienste genügt.

(4) Befähigungsausweise für Schiffsfunker richten sich nach den Bestimmungen des Fernmelde-rechtes.

Befähigungsausweis für Vollmatrosen

§ 31. (1) An Bord eines österreichischen Seeschiffes darf niemand als Vollmatrose angeheuert werden, ohne einen Befähigungsausweis als Vollmatrose zu besitzen.

(2) Die Befähigungsausweise für Vollmatrosen gelten als anerkannt, wenn sie von der zuständigen Stelle eines Staates ausgestellt worden sind, der ein Übereinkommen über die Befähigungsausweise für Vollmatrosen der Internationalen Arbeitsorganisation ratifiziert und durchgeführt hat.

(3) Abweichend von Abs. 2 kann der Bundesminister für Verkehr auch die Befähigungsausweise anderer Staaten ausnahmsweise anerkennen, wenn der Vollmatrose tatsächlich eine praktische Erfahrung besitzt, die für die Ausübung der dem betreffenden Befähigungsausweis entsprechenden Dienste genügt.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann Ausnahmen von den Bestimmungen des Abs. 1 gewähren, wenn der Seemann tatsächlich eine ausreichende praktische Erfahrung besitzt, die für die Ausübung des entsprechenden Dienstes genügt.

Befähigungsausweis für Schiffsköche

§ 32. (1) An Bord eines österreichischen Seeschiffes darf niemand als Schiffskoch angeheuert werden, ohne einen Befähigungsausweis über die Befähigung zur Ausübung des Berufes als Schiffskoch zu besitzen.

(2) Die Befähigungsausweise für Schiffsköche gelten als anerkannt, wenn sie von der zuständigen Stelle eines Staates ausgestellt worden sind, der ein Übereinkommen über den Befähigungsausweis für Schiffsköche der Internationalen Arbeitsorganisation ratifiziert und durchgeführt hat.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann Ausnahmen von den Bestimmungen des Abs. 1 gewähren, wenn ein Mangel an Schiffsköchen mit Befähigungsausweis besteht.

Seedienstbuch

§ 33. (1) Österreichische Staatsbürger, die sich auf österreichischen Seeschiffen verheuern, müssen mit einem Seedienstbuch versehen sein; bei einer Verheuerung auf ausländischen Seeschiffen können sie auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr ein Seedienstbuch erhalten.

(2) Die Ausstellung des Seedienstbuches muß auf ausreichende urkundliche Belege gestützt sein, aus denen insbesondere die österreichische Staatsangehörigkeit, die Identität, die Art der Befähigung des Bewerbers und das Heuerverhältnis hervorgehen.

(3) Die näheren Bestimmungen über Form, Inhalt und Führung des Seediensbuches unter Berücksichtigung der Abs. 1 und 2 sind durch Verordnung zu erlassen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr hat über die von ihm ausgestellten Seediensbücher ein Verzeichnis zu führen.

Krankenfürsorge an Bord

§ 34. Um den an Bord von österreichischen Seeschiffen befindlichen Personen im Krankheitsfalle zu helfen, sind durch Verordnung Vorschriften über

1. Ausrüstung der Seeschiffe und ihrer Rettungsboote mit Arznei- und anderen Hilfsmitteln der Krankenfürsorge;
2. Überprüfung und Aufbewahrung der Ausrüstung sowie Verwahrung und Bezeichnung der Arznei- und anderen Hilfsmittel;
3. Form, Inhalt und Führung von Kranken-, Suchtgiftvormerk- und Gesundheitstagebüchern;
4. Bau, Ausrüstung und Einrichtung der Krankenzimmer und zugehörigen Nebenräume;
5. Vorschreibung eines Schiffsarztes und sonstiger Sanitätspersonen

zu erlassen.

Verproviantierung und Verköstigung der an Bord befindlichen Personen

§ 35. Zur Gewährleistung einer angemessenen Verproviantierung und Verköstigung der an Bord von österreichischen Seeschiffen befindlichen Personen sind durch Verordnung Vorschriften über

1. Anordnung, Größe, Bau, Ausstattung, Einrichtung und Instandhaltung der Küchen und sonstigen Wirtschaftsräume;
2. Nahrungsmittel- und Wasservorräte und Verköstigung;
3. die Überprüfung der Nahrungsmittel- und Wasservorräte sowie der Küchen und sonstigen Wirtschaftsräume

zu erlassen.

Quartierräume und Gegenstände des persönlichen Bedarfes der Besatzung

§ 36. (1) Der Reeder hat der Besatzung geeignete Quartierräume (zB Schlaf-, Mess-, Erholungs- und Krankenzimmer samt den dazugehörenden sanitären Einrichtungen) zur Verfügung zu stellen und die Besatzung ausreichend mit Gegenständen des persönlichen Bedarfes zu versorgen.

(2) Vorschriften über Anordnung, Größe, Bau, Ausstattung, Einrichtung und Instandhaltung der Quartierräume sowie über Versorgung der Besatzung mit Gegenständen des persönlichen Bedarfes werden durch Verordnung erlassen.

(3) Im Einzelfall kann der Bundesminister für Verkehr Abweichungen von den Bestimmungen gemäß Abs. 2 zulassen, soweit deren Anwendung nicht ohne wesentliche bauliche Veränderungen, ohne unverhältnismäßig großen Kostenaufwand oder ohne größere Betriebsstörungen möglich ist.

(4) Das Besatzungsmitglied ist verpflichtet, die Quartierräume und die ihm anvertrauten Gegenstände des persönlichen Bedarfes pfleglich zu behandeln und ist im Falle von verschuldetem Beschädigung oder verschuldetem Verlust dem Reeder nach den bestehenden Gesetzen ersatzpflichtig.

Beschwerden der Besatzungsmitglieder

§ 37. (1) Der Kapitän hat Beschwerden der Besatzungsmitglieder über Mangel hinsichtlich der Quartierräume, der Verköstigung und der ärztlichen Untersuchung sowie Beschwerden wegen Arbeitseinteilung, Arbeitszeit und Überstundenleistung entgegenzunehmen; er hat im Schiffstagebuch eine bei ihm eingegangene Beschwerde zu vermerken und anzuführen, welche Untersuchungs- und Abhilfemaßnahmen getroffen wurden.

(2) Wenn nach Ansicht des Besatzungsmitgliedes weder der Kapitän noch der Reeder die erforderlichen Abhilfemaßnahmen getroffen haben, so kann es dies dem Bundesministerium für Verkehr mitteilen, das die erforderlichen Erhebungen durchzuführen und Abhilfemaßnahmen zu veranlassen hat.

VII. ABSCHNITT

Förderungsmaßnahmen

Zweck der Förderung

§ 38. Der Bund kann, soweit es für die wirtschaftliche Landesverteidigung erforderlich ist,

1. die Anschaffung oder die Herstellung von geeigneten Seeschiffen;
2. die Fortführung des Betriebes eines österreichischen Seeschiffes;
3. die Ausbildung österreichischer Staatsbürger zu seemännischen Berufen

fördern.

Anspruch

§ 39. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Förderungen nach diesem Bundesgesetz besteht nicht.

Arten der Förderung

§ 40. Die Förderung kann gewährt werden durch

1. Annuitäten-, Zinsen- und Kreditkostenzuschüsse (§ 38 Z 1 und 2);
2. zins- oder amortisationsbegünstigte Gelddarlehen (§ 38 Z 1 und 2);
3. Beitragsleistungen zu den Ausbildungskosten, die österreichischen Staatsbürgern aus dem Besuch einer Seefahrtsschule erwachsen (§ 38 Z 3).

Förderung der Anschaffung und Herstellung von Seeschiffen

§ 41. (1) Ein im § 38 Z 1 umschriebenes Vorhaben darf nur gefördert werden, wenn dessen Durchführung ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht oder nicht in dem notwendigen Umfang möglich sein würde und an der ordnungsgemäßen Geschäftsführung sowie an den zur Durchführung des Vorhabens erforderlichen fachlichen Fähigkeiten des Förderungswerbers keine Zweifel bestehen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die weiteren Voraussetzungen, Bedingungen und Auflagen für die Gewährung einer solchen Förderung durch Richtlinien zu regeln.

Förderung des Betriebes von österreichischen Seeschiffen

§ 42. (1) Die im § 38 Z 2 vorgesehene Förderung des Betriebes von österreichischen Seeschiffen darf nur gewährt werden, wenn die Aufrechterhaltung des Betriebes ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht oder nicht in dem notwendigen Umfang möglich sein würde und an der ordnungsgemäßen Geschäftsführung sowie an den zur Durchführung des Vorhabens erforderlichen fachlichen Fähigkeiten des Förderungswerbers keine Zweifel bestehen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die weiteren Voraussetzungen, Bedingungen und Auflagen für die Gewährung einer solchen Förderung durch Richtlinien zu regeln.

Förderung der Ausbildung zu seemannischen Berufen

§ 43. (1) Eine Beitragsleistung nach § 40 Z 3 darf nur dann zuerkannt werden, wenn sich der Bewerber zum Offizier des Decks- oder Maschinendienstes oder zum Kapitän ausbilden läßt, sofern die Ausbildung an einer international anerkannten Seefahrtsschule erfolgt.

(2) Eine Beitragsleistung nach § 40 Z 3 stellt eine teilweise Vergütung für die während der

Ausbildungszeit gemachten Aufwendungen für Unterkunft, Verpflegung, Schulgeld und Lehrmittel sowie für die Versicherungsprämien für die Kranken- und Unfallversicherung dar.

(3) In Fällen, in denen dies zur Erreichung des Förderungszweckes notwendig erscheint, darf für eine Beitragsleistung nach § 40 Z 3 auch ein Vorschuß gewährt werden.

(4) Der Bundesminister für Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die weiteren Voraussetzungen, Bedingungen und Auflagen für die Gewährung einer solchen Förderung durch Richtlinien zu regeln.

Rückzahlung von Geldzuwendungen

§ 44. Bei Gewährung von Förderungen ist vorbehaltlich sonstiger bürgerlich-rechtlicher Ansprüche des Bundes die Rückzahlung einer Geldzuwendung zuzüglich einer Verzinsung in der Höhe von drei vH über den jeweils geltenden Zinsfuß für Eskontierungen der Oesterreichischen Nationalbank pro Jahr für den Fall vorzusehen, daß

1. das die Förderung gewährende Organ des Bundes über wesentliche Umstände getäuscht oder unvollständig unterrichtet worden ist oder
2. der Empfänger der Förderung gegen die Auflagen oder Bedingungen, unter denen die Förderung gewährt wurde, verstößt.

VIII. ABSCHNITT

Gerichtliche Strafen

Seeraub

§ 45. (1) Wer gegen eine Person Gewalt anwendet oder sie gefährlich bedroht (§ 74 Z 5 StGB), um sich eines Seeschiffes, seiner Ladung oder einer auf dem Schiff befindlichen Person zu bemächtigen, ist, wenn die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, mit Freiheitsstrafe von einem bis zu zehn Jahren zu bestrafen.

(2) Hat die Tat den Tod eines Menschen oder schwere Körperverletzungen (§ 84 Abs. 1 StGB) einer größeren Zahl von Menschen zur Folge, so ist der Täter mit Freiheitsstrafe von fünf bis zu fünfzehn Jahren, hat sie aber den Tod einer größeren Zahl von Menschen nach sich gezogen, mit Freiheitsstrafe von zehn bis zu zwanzig Jahren oder mit lebenslanger Freiheitsstrafe zu bestrafen.

Seeräubertum

§ 46. Wer ein Seeschiff ausrüstet oder führt oder auf einem Seeschiff Dienst leistet, das zum Seeraub bestimmt ist, ist mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren zu bestrafen.

Nötigung eines Vorgesetzten

§ 47. (1) Ein Besatzungsmitglied, das den Kapitän oder einen anderen Vorgesetzten mit Gewalt oder durch gefährliche Drohung an einer Dienstverrichtung hindert oder zu einer Dienstverrichtung nötigt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren, im Falle einer schweren Nötigung (§ 106 StGB) jedoch mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren zu bestrafen.

(2) Der Täter ist nicht zu bestrafen, wenn der Kapitän oder der andere Vorgesetzte zu der Dienstverrichtung, an der er gehindert wird, ihrer Art nach nicht berechtigt ist oder die Dienstverrichtung, an der er gehindert wird, gegen strafgesetzliche Vorschriften verstößt.

Mißhandlung eines Vorgesetzten

§ 48. (1) Ein Besatzungsmitglied, das den Kapitän oder einen anderen Vorgesetzten an Bord oder im Dienst am Körper verletzt oder an der Gesundheit schädigt, tötlich mißhandelt oder mit einer Mißhandlung bedroht, ist, wenn die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr zu bestrafen.

(2) Wer bei der Tat eine Waffe oder ein anderes Mittel bei sich führt, um den Widerstand einer Person zu überwinden oder zu verhindern, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren zu bestrafen.

Meuterei im Schiffsdienst

§ 49. (1) Wer eine der in den §§ 47 und 48 mit Strafe bedrohten Handlungen gemeinsam mit anderen begeht, ist, wenn die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren, im Falle einer schweren Nötigung (§ 106 StGB) jedoch mit Freiheitsstrafe von einem bis zu zehn Jahren zu bestrafen.

(2) Der Anführer ist mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren, im Falle einer schweren Nötigung (§ 106 StGB) mit Freiheitsstrafe von fünf bis zu zehn Jahren zu bestrafen.

Verweigerung des Gehorsams

§ 50. (1) Ein Besatzungsmitglied, das gemeinsam mit anderen gegenüber dem Kapitän oder einem anderen Vorgesetzten trotz Abmahnung im Ungehorsam verharret, ist mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren zu bestrafen.

(2) Wer an der Tat als Anführer teilnimmt oder wer bei der Tat eine Waffe oder ein anderes Mittel bei sich führt, um den Widerstand einer Person zu überwinden oder zu verhindern, oder wer den Vorgesetzten tötlich mißhandelt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren zu bestrafen.

Mißbrauch der Gewalt durch den Vorgesetzten

§ 51. Ein Vorgesetzter, der im Dienst auf einem Seeschiff, mit dem Vorsatz, dadurch eine an Bord befindliche Person zu schädigen, die ihm zustehende Gewalt mißbraucht, ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen.

Pflichtverletzung in Beziehung auf Schiffsurkunden

§ 52. (1) Wer als Kapitän oder Besatzungsmitglied in Ausübung seines Dienstes in einer vorgeschriebenen Schiffsurkunde ein Recht, ein Rechtsverhältnis oder eine Tatsache fälschlich beurkundet oder unter Ausnützung der ihm durch seinen Dienst gebotenen Gelegenheit eine falsche Urkunde dieser Art herstellt oder eine echte verfälscht, ist, wenn er mit dem Vorsatz handelt, daß die Urkunde im Rechtsverkehr zum Beweis des Rechtes, des Rechtsverhältnisses oder der Tatsache gebraucht werde, wenn die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren zu bestrafen.

(2) Ebenso ist zu bestrafen, wer eine vorgeschriebene Schiffsurkunde, die ihm vermöge seines Dienstes anvertraut oder zugänglich ist, vernichtet, beschädigt oder unterdrückt, wenn er mit dem Vorsatz handelt, zu verhindern, daß sie im Rechtsverkehr zum Beweis eines Rechtes, eines Rechtsverhältnisses oder einer Tatsache gebraucht werde.

Mißachtung behördlicher Anordnungen

§ 53. Wer, wenn auch nur fahrlässig, ein Seeschiff einer von der zuständigen österreichischen Behörde verfügten Beschlagnahme, Versteigerung oder Enteignung entzieht oder die Verwendung eines Seeschiffes für die Versorgung des Landes in Krisenzeiten vereitelt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr zu bestrafen.

IX. ABSCHNITT

Verwaltungsstrafen

Strafbestimmungen

§ 54. (1) Einer Verwaltungsübertretung, auch wenn die Tat im Ausland begangen wurde, macht sich schuldig und ist mit einer Geldstrafe bis zu 30 000 S zu bestrafen, wer gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt.

(2) Eine Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 begeht, wer

1. ohne Zulassung zur Seeschiffahrt die österreichische Seeflagge führt (§ 3 Abs. 1);

2. ohne Zulassung zur Seeschifffahrt auf die österreichische Nationalität eines Seeschiffes hinweist (§ 3 Abs. 2 dritter Satz);
3. als Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes die Seeflagge eines anderen Staates führt (§ 3 Abs. 1);
4. als Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes dessen Namen bzw. den Namen des Registerhafens „Wien“ nicht an den im § 4 Abs. 1 und 3 bzw. § 12 Abs. 1 angeführten Stellen oder nicht in der im § 4 Abs. 4 genannten Art anbringt;
5. als Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes eine Änderung des Namens ohne Genehmigung des Bundesministers für Verkehr vornimmt (§ 4 Abs. 5);
6. als Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes nicht dafür Sorge trägt, daß der Seebrief stets an Bord mitgeführt wird (§ 7 Abs. 4);
7. als Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes im Falle des Erlöschens bzw. des Widerrufs der Zulassung nicht binnen sechs Wochen den Seebrief dem Bundesministerium für Verkehr zurückstellt (§ 10 Abs. 8);
8. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes ohne Genehmigung des Bundesministers für Verkehr Reedereiflaggen oder -zeichen führt (§ 3 Abs. 4);
9. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes nicht für dessen Ausrüstung, Bemannung und Verproviantierung sorgt (§ 16 erster Satz);
10. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes die vorgeschriebene Besatzungsstärke nach Befähigung und Zahl nicht einhält (§ 27 Abs. 4);
11. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes eine Person ohne die im § 28 Abs. 1 vorgesehene ärztliche Untersuchung anheuert bzw. einsetzt;
12. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes eine Person ohne entsprechenden Befähigungsausweis gemäß §§ 30 Abs. 1, 31 Abs. 1 oder 32 Abs. 1 anheuert bzw. einsetzt;
13. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes einen österreichischen Staatsbürger ohne Seediensbuch anheuert bzw. einsetzt (§ 33 Abs. 1);
14. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes gegen die Versorgung der an Bord befindlichen Personen im Krankheitsfall (§ 34), gegen die angemessene Verproviantierung und Verköstigung der an Bord befindlichen Personen (§ 35) oder gegen die Versorgung der Besatzung mit geeigneten Quartierräumen und ausreichenden Gegenständen des persönlichen Bedarfes (§ 36 Abs. 1) sowie gegen die in den hiezu erlassenen Verordnungen enthaltenen Bestimmungen verstößt;
15. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die Seeflagge eines anderen Staates führt (§ 3 Abs. 1);
16. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die Befehlsgewalt nicht selbst ausübt (§ 20 Abs. 1 und 2);
17. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes der ihm obliegenden Sorgspflicht nicht nachkommt (§ 21 Abs. 1);
18. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die ihm obliegenden Befugnisse hinsichtlich der Verwahrung von an Bord befindlichen Personen, der Einhaltung des damit verbundenen Verfahrens und der allfälligen Übergabe an die Behörden des angelaufenen Küstenstaates verstößt (§ 23);
19. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Verpflichtung, daß sich die zum Ausweis für das Seeschiff, die Schiffsbesatzung, die Fahrgäste und die Ladung erforderlichen Papiere an Bord befinden (§ 25) sowie gegen die in den hiezu erlassenen Verordnungen enthaltenen Bestimmungen verstößt;
20. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die im § 26 Abs. 1 vorgesehene Eintragung von Geburten und Sterbefällen im Schiffstagebuch nicht vornimmt bzw. das in § 26 Abs. 2 geregelte Verfahren in Sterbefällen nicht einhält;
21. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die vorgeschriebene Besatzungsstärke nach Befähigung und Zahl nicht einhält (§ 27 Abs. 4);
22. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes eine Person ohne die im § 28 Abs. 1 vorgesehene ärztliche Untersuchung anheuert bzw. einsetzt;
23. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Pflicht zur Führung einer Musterrolle in der im § 29 vorgesehenen Art sowie gegen die in den hiezu erlassenen Verordnungen enthaltenen Bestimmungen verstößt;
24. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes eine Person ohne entsprechenden Befähigungsausweis gemäß §§ 30 Abs. 1, 31 Abs. 1 und 32 Abs. 1 anheuert bzw. einsetzt;

25. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes einen österreichischen Staatsbürger ohne Seedienstbuch anheuert bzw. einsetzt (§ 33 Abs. 1);
26. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Versorgung der an Bord befindlichen Personen im Krankheitsfall (§ 34) und gegen die angemessene Verproviantierung und Verköstigung der an Bord befindlichen Personen (§ 35) sowie gegen die in den hiezu erlassenen Verordnungen enthaltenen Bestimmungen verstößt;
27. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes Beschwerden der Besatzungsmitglieder nicht entgegennimmt bzw. das damit verbundene Verfahren nicht einhält (§ 37 Abs. 1);
28. als Mitglied der Besatzung eines österreichischen Seeschiffes gegen die ihm obliegende Übernahme der Pflichten und Befugnisse des Kapitäns verstößt (§ 20 Abs. 3);
29. sich ohne entsprechenden Befähigungsausweis gemäß §§ 30 Abs. 1, 31 Abs. 1 und 32 Abs. 1 auf einem österreichischen Seeschiff anheuern bzw. einsetzen läßt;
30. sich als österreichischer Staatsbürger ohne Seedienstbuch auf einem österreichischen Seeschiff anheuern bzw. einsetzen läßt (§ 33 Abs. 1);
31. als an Bord eines österreichischen Seeschiffes befindliche Person die Anweisungen des Kapitäns nicht befolgt, die von ihm zur Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord sowie zur Vermeidung einer Gefahr für die körperliche Sicherheit der Menschen oder der Beschädigung von Sachen erteilt werden (§ 22).
- (3) Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 sind von der Behörde nicht zu ahnden, wenn sie den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden Handlung bilden.
- (4) Wurde gegen ein Besatzungsmitglied eines österreichischen Seeschiffes ein Verwaltungsstrafverfahren wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 eingeleitet, so ist der Eigentümer als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigter im Sinne der §§ 10 und 26 AVG 1950 anzusehen. Dies gilt nicht, wenn das Besatzungsmitglied im Einzelfall eine andere Person mit dem Wohnsitz im Inland als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigten im Sinne der §§ 10 und 26 des AVG 1950 bevollmächtigt.
- (5) Die Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens gemäß Abs. 1 steht der Erlassung und Vollstreckung eines Bescheides, mit dem der Auftrag erteilt wird, einen den Vorschriften

dieses Bundesgesetzes zuwiderlaufenden Zustand zu beseitigen, nicht entgegen.

(6) Die wegen Verwaltungsübertretungen nach diesem Bundesgesetz eingehobenen Strafgeelder fließen dem Bund zu und sind zur Fürsorge für Seeleute zu verwenden.

Strafbehörde

§ 55. (1) Das Amt für Schifffahrt (§ 31 des Schifffahrtspolizeigesetzes, BGBl. Nr. 91/1971) ist für Verwaltungsstrafverfahren nach diesem Bundesgesetz zuständig.

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

X. ABSCHNITT

Übergangsbestimmungen

§ 56. (1) Die nach den bisherigen Rechtsvorschriften erteilten Bewilligungen zur Führung der Seeflagge ersetzen die Zulassung zur Seeschifffahrt nach diesem Bundesgesetz.

(2) Den Eigentümern österreichischer Seeschiffe gemäß Abs. 1 ist von Amts wegen ein Seebrief auszustellen.

XI. ABSCHNITT

Änderung bestehender Rechtsvorschriften

§ 57. Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes werden nachstehende Gesetze geändert:

1. Das Vierte Buch des Handelsgesetzbuches, Gesetzblatt für das Land Österreich Nr. 86/1939, in der Fassung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Seefrachtrecht, dRGBl. 1937 I S 891, wie folgt:

a) § 545 hat zu lauten:

„§ 545

Der Schiffer kann, selbst wenn das Gegenteil vereinbart ist, vom Reeder jederzeit aus dieser Funktion enthoben werden. Die Rechte aus dem Arbeitsvertrag werden hiedurch nicht berührt.“

b) § 553 Abs. 5 hat zu lauten:

„Ein Schiffer, der wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland zurückgeblieben ist, kann mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes in sein Heimatland überführt werden.“

c) § 553 Abs. 11 hat zu lauten:

„Bei Streit zwischen dem Schiffer und seinem Reeder über die Krankenfürsorge entscheidet vorläufig der Bundesminister für Verkehr.“

d) In § 660 hat an die Stelle des Betrages „1 250 Reichsmark“ der Betrag von „10 000 S“ zu treten.

e) § 675 hat zu entfallen.

f) § 749 Abs. 3 hat zu lauten:

„Gegen den Verteilungsplan ist Einspruch beim Bundesminister für Verkehr zulässig. Der Bundesminister für Verkehr entscheidet nach Anhörung der Beteiligten endgültig über den Einspruch und eine etwaige andere Verteilung. Die Entscheidung ist dem Reeder vom Bundesminister für Verkehr mitzuteilen.“

g) § 754 Nr. 10 hat zu lauten:

„10. die Beiträge zur Sozialversicherung der Schiffsbesatzung.“

h) § 768 hat zu lauten:

„§ 768

Die Forderungen, welche dieselbe Reise betreffen, sowie diejenigen, welche als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind (§ 767), sind in nachstehender Ordnung zu berichtigen:

1. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3);
2. die Beiträge zur Sozialversicherung der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 10);
3. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Ladungsgütern und Reisegut (§ 754 Nr. 7);
4. die Lotsengelder sowie die Bergungshilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten, (§ 754 Nr. 4), die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei (§ 754 Nr. 5), die Forderungen aus den von dem Schiffer in Notfällen abgeschlossenen Bodmerei- und sonstigen Kreditgeschäften sowie die diesen Forderungen gleichzuachtenden Forderungen (§ 754 Nr. 6);
5. die im § 754 unter Nr. 8, 9 aufgeführten Forderungen;
6. die öffentlichen Schiffs-, Schiffsfahrts- und Hafengebühren (§ 754 Nr. 2).“

i) § 769 hat zu lauten:

„§ 769

Von den im § 768 unter Nr. 1, 2, 3, 5, 6 aufgeführten Forderungen sind die dort unter derselben Nummer aufgeführten gleichberechtigt.

Von den im § 768 unter Nr. 4 aufgeführten Forderungen geht dagegen die später entstandene der früher entstandenen

vor; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt.

Hat der Schiffer aus Anlaß desselben Notfalls verschiedene Geschäfte abgeschlossen (§ 754 Nr. 6), so gelten die daraus herrührenden Forderungen als gleichzeitig entstanden.

Forderungen aus Kreditgeschäften, namentlich aus Bodmereiverträgen, die von dem Schiffer zur Berichtigung früherer unter § 768 Nr. 4 fallender Forderungen eingegangen sind, sowie Forderungen aus Verträgen, die von ihm behufs einer Verlängerung der Zahlungszeit oder behufs der Anerkennung oder Erneuerung solcher früheren Forderungen abgeschlossen sind, haben auch dann, wenn das Kreditgeschäft oder der Vertrag zur Fortsetzung der Reise notwendig war, nur dasjenige Vorrangsrecht, welches der früheren Forderung zustand.“

j) § 770 hat zu lauten:

„§ 770

Die im § 754 unter Nr. 10 bezeichneten Forderungen stehen allen übrigen Forderungen von Schiffsgläubigern ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung nach, soweit sie nicht unter § 768 Nr. 2 fallen.“

2. Das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz, BGBl. Nr. 99/1952, wie folgt:

In § 1 Abs. 4 haben an die Stelle der Worte „bei der Binnenschifffahrt“ die Worte „bei der Schifffahrt (Binnen- und Seeschifffahrt)“ zu treten.

3. Das Bundesgesetz 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, BGBl. Nr. 382/1972, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 611/1977, wie folgt:

a) § 1 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Österreichische Seeschiffe sind Seeschiffe, die nach dem Seeschiffahrtsgesetz zur Seeschifffahrt zugelassen sind.“

b) § 11 Abs. 1 bis 3 haben zu lauten:

„(1) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes — ausgenommen für Verwaltungsstrafverfahren — ist der Bundesminister für Verkehr.

(2) Das Amt für Schifffahrt (§ 31 des Schifffahrtspolizeigesetzes, BGBl. Nr. 91/1971) ist für Verwaltungsstrafverfahren nach diesem Bundesgesetz zuständig.

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

c) In § 11 erhalten die Abs. 3 bis 5 die Bezeichnung 4 bis 6.

XII. ABSCHNITT

Außerkräfttreten bestehender Rechtsvorschriften

§ 58. Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes verlieren alle Rechtsvorschriften, die Gegenstände betreffen, die in diesem Bundesgesetz geregelt sind, ihre Wirksamkeit. Es sind dies nachstehende Rechtsvorschriften, soweit sie bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes noch in Geltung standen:

1. das Politische Navigationsedikt vom 25. April 1774 samt den dazugehörenden Kundmachungen und Zirkularen;
2. das Kaiserliche Patent vom 16. April 1850, RGBl. Nr. 249, wodurch für die österreichische Handelsmarine eine eigene Ehrenflagge zur Belohnung ausgezeichneter seemännischer Leistungen errichtet wird;
3. die Verordnung der Ministerien des Innern, der Finanzen und des Cultus, dann des Marine-Ober-Commandos vom 25. August 1860, RGBl. Nr. 210, betreffend die Registrierung der auf österreichischen Handels- und k. k. österreichischen Kriegsschiffen vorkommenden Geburts- und Todesfälle von Civilpersonen;
4. die Verordnung des Marineministeriums vom 19. October 1863, RGBl. Nr. 88, betreffend die Einführung eines neuen Formulars für Musterrollen zum Gebrauche der österreichischen Kauffahrteischiffe langer Fahrt und der Küstenfahrt;
5. die Verordnung der Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz, des Handels, des Krieges und der Marine vom 3. März 1864, RGBl. Nr. 23, betreffend die Aufbringung feindlicher und verdächtiger Schiffe durch österreichische Kriegsschiffe, aus Anlaß der von der königlichen dänischen Regierung gegen die österreichischen und preußischen Handelsschiffe, sowie gegen die Handelsschiffe der übrigen deutschen Bundesstaaten angeordneten Feindseligkeiten;
6. die Verordnung des Marineministeriums vom 3. Mai 1864, RGBl. Nr. 42, betreffend die Einführung von Dienstbüchern für die auf österreichischen Kauffahrteischiffen dienende Schiffsmannschaft;
7. die Kaiserliche Verordnung vom 9. Juli 1866, RGBl. Nr. 90, betreffend die Anhaltung, Aufbringung und prisengerichtliche Behandlung von feindlichen und verdächtigen Schiffen nach Ausbruch des Krieges zur See;
8. das Gesetz vom 15. Mai 1871, RGBl. Nr. 43, betreffend die Aichung der Seehandelschiffe;
9. das Gesetz vom 30. März 1873, RGBl. Nr. 51, betreffend die zollfreie Einfuhr der zum Baue und zur Ausrüstung von Schiffen erforderlichen Gegenstände;
10. die Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Mai 1875, RGBl. Nr. 77, betreffend die Einführung und den Gebrauch der englischen Noth- und Lootsignale in der österreichischen Handelsmarine;
11. die Verordnung des Handelsministeriums vom 15. December 1875, RGBl. Nr. 152, betreffend die am Bord der Seehandelschiffe zu führenden Arzneikasten;
12. das Gesetz vom 7. Mai 1879, RGBl. Nr. 65, über die Registrierung der Seehandelschiffe;
13. die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. October 1879, RGBl. Nr. 122, betreffend die Durchführung des Gesetzes vom 7. Mai 1879 (R. G. Bl. Nr. 65) über die Registrierung der Seehandelschiffe;
14. die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. Juni 1880, RGBl. Nr. 63, betreffend die Einführung von Lohnabrechnungs- und Zahlungsbüchern für die Seehandelschiffe der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt in der österreichischen Handelsmarine;
15. die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. December 1880, RGBl. Nr. 141, betreffend die Pflicht der Schiffer zur Hilfeleistung in Seenoth;
16. die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. September 1883, RGBl. Nr. 143, womit Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, erlassen werden;
17. die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. October 1884, RGBl. Nr. 169, betreffend die Registrierung der Yachten;
18. die Verordnung der Ministerien des Handels und des Ackerbaues im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 5. December 1884, RGBl. Nr. 188, betreffend die Seefischerei;

19. die Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1885, RGBl. Nr. 133, betreffend die Behandlung der Fährboote in Bezug auf die Beförderung von Reisenden zur See;
20. die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. September 1885, RGBl. Nr. 140, über die Führung des Schiffstagebuches am Bord der österreichischen Seehandelsschiffe der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt;
21. die Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 1. Mai 1888, RGBl. Nr. 58, betreffend die Durchführung des Gesetzes vom 30. März 1873 (R. G. Bl. Nr. 51), wegen zollfreier Behandlung der zum Bau und zur Ausrüstung von Schiffen erforderlichen Gegenstände;
22. die Verordnung des Handelsministeriums vom 10. Mai 1891, RGBl. Nr. 59, womit neue Vorschriften über die Vollziehung des Gesetzes vom 15. Mai 1871 (R. G. Bl. Nr. 43), betreffend die Aichung der Seehandelsschiffe, erlassen werden;
23. das Gesetz vom 27. December 1893, RGBl. Nr. 189, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine;
24. die Verordnung des Handelsministeriums und des Finanzministeriums vom 27. December 1893, RGBl. Nr. 190, zur Durchführung des Gesetzes vom 27. December 1893 (R. G. Bl. Nr. 189), betreffend die Unterstützung der Handelsmarine;
25. die Verordnung des Handelsministeriums vom 10. October 1894, RGBl. Nr. 195, mit welcher die Verordnung vom 15. December 1875 (R. G. Bl. Nr. 152), betreffend die an Bord der Seehandelsschiffe zu führenden Arzneikästen, theilweise abgeändert und die den gleichen Gegenstand betreffende Verordnung vom 15. April 1887 (R. G. Bl. Nr. 35), betreffend die theilweise Abänderung der Verordnung vom 15. December 1875 (R. G. Bl. Nr. 152) außer Kraft gesetzt wird;
26. die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Mai 1895, RGBl. Nr. 75, womit der Artikel 10 der Verordnung vom 1. September 1883 (R. G. Bl. Nr. 143), betreffend Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, abgeändert und die Verordnung vom 2. August 1890 (R. G. Bl. Nr. 159), betreffend eine Abänderung dieses Artikels, aufgehoben wird;
27. die Verordnung des Handelsministeriums vom 5. November 1895, RGBl. Nr. 168, womit der Artikel 10 der Verordnung vom 1. September 1883 (R. G. Bl. Nr. 143), betreffend Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, abgeändert und die Verordnung vom 25. Mai 1895 (R. G. Bl. Nr. 75), betreffend eine Abänderung dieses Artikels, ergänzt wird;
28. die Verordnung des Handelsministeriums vom 28. December 1899, RGBl. Nr. 254, betreffend die gleichförmige Einrichtung, Überwachung und Untersuchung der Lichter und Signalmittel auf Grund der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 17. April 1897, R. G. Bl. Nr. 95);
29. die Verordnung der Ministerien des Handels und des Ackerbaues im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres vom 19. Jänner 1900, RGBl. Nr. 12, womit der erste Absatz des § 11 der Verordnung vom 5. December 1884, R. G. Bl. Nr. 188, betreffend die Seefischerei abgeändert wird;
30. die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. März 1901, RGBl. Nr. 18, betreffend das Verhalten der Seehandelsschiffe und Yachten gegenüber Kriegsschiffen und Befestigungswerken;
31. die Verordnung des Handelsministeriums vom 17. Februar 1902, RGBl. Nr. 38, womit der 1. Nachtrag zur Verordnung vom 28. December 1899, R. G. Bl. Nr. 254, betreffend die gleichförmige Einrichtung, Überwachung und Untersuchung der Lichter und Signalmittel, auf Grund der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, erlassen und der § 40 derselben ergänzt wird;
32. die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. März 1902, RGBl. Nr. 45, betreffend den Nachweis der Befähigung zur Erlangung der seemännischen Rangeigenschaften in der Handelsmarine;
33. die Verordnung des Handelsministeriums vom 28. Mai 1902, RGBl. Nr. 176, womit eine neue Vorschrift über die Uniformirung der k. k. Hafen- und Seesaniäts-Beamten, dann der Bootsmänner, Hafenvächter und Hafenlootsen der k. k. Seeverwaltung erlassen wird;
34. die Kaiserliche Verordnung vom 26. December 1903, RGBl. Nr. 267, betreffend die Erstreckung der Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 189, über die Unterstützung der Handelsmarine, und der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1900, R. G. Bl. Nr. 229, über die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe;

35. die Kaiserliche Verordnung vom 21. Dezember 1904, RGBl. Nr. 162, betreffend die Erstreckung der Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 189, über die Unterstützung der Handelsmarine, und der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1900, R. G. Bl. 229, über die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe;
36. das Gesetz vom 21. Dezember 1905, RGBl. Nr. 201, betreffend die Erstreckung der Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 189, über die Unterstützung der Handelsmarine;
37. das Gesetz vom 28. Dezember 1906, RGBl. Nr. 258, betreffend die Erstreckung der Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 189, über die Unterstützung der Handelsmarine;
38. das Gesetz vom 23. Februar 1907, RGBl. Nr. 44, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine und die Förderung des Schiffbaues;
39. die Verordnung des Handelsministeriums und des Finanzministeriums vom 3. Juli 1907, RGBl. Nr. 157, zur Durchführung des Gesetzes vom 23. Februar 1907, RGBl. Nr. 44, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine und die Förderung des Schiffbaues;
40. die Verordnung des Handelsministeriums vom 19. August 1910, RGBl. Nr. 152, womit § 2 der Verordnung vom 1. März 1901, RGBl. Nr. 18, betreffend das Verhalten der Seehandelsschiffe und Yachten gegenüber Kriegsschiffen und Befestigungswerken abgeändert wird;
41. die Verordnung des Handelsministeriums vom 19. August 1912, RGBl. Nr. 170, womit Bestimmungen über die Zulassung der Seehandelsschiffe zum Betrieb, über Sicherheitsvorkehrungen und den Dienst an Bord getroffen werden;
42. die Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 27. März 1915, RGBl. Nr. 87, betreffend den Betriebszuschuß für abgerüstete oder handelsuntätige Seehandelsschiffe;
43. die Verordnung des Handelsministers vom 27. August 1915, RGBl. Nr. 255, betreffend die Veräußerung österreichischer Seehandelsschiffe an das Ausland;
44. die Verordnung des Handelsministers vom 5. August 1916, RGBl. Nr. 246, betreffend die Beförderung von Waren zwischen ausländischen Häfen sowie die Überlassung von Schiffsraum an das Ausland;
45. die Verordnung des Handelsministers vom 7. Juni 1918, RGBl. Nr. 204, womit der Mindestbruttoreaumgehalt der Schiffe festgesetzt wird, mit denen die im § 1 der Verordnung vom 30. Jänner 1918, R. G. Bl. Nr. 28, bezeichneten Seeschiffahrtsunternehmungen an den Wirtschaftsverbänden der Seeschiffahrt teilnehmen;
46. das Bundesgesetz vom 16. Februar 1932, BGBl. Nr. 69, betreffend Seeschiffahrtsvorschriften, ferner Steuer- und Gebührenbefreiungen für österreichische Seeschiffahrtsunternehmungen (Seeschiffahrtsgesetz);
47. die Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundeskanzler vom 16. April 1932, BGBl. Nr. 113, betreffend Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;
48. die Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundeskanzler vom 14. Mai 1932, BGBl. Nr. 133, betreffend Bestimmungen über Seediensbücher;
49. die Verordnung über die Einführung einer Disziplinargerichtsbarkeit für Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine von 10. Januar 1941, dRGBl. I S 38;
50. die Verordnung zur Änderung und Ergänzung der Seemannsordnung vom 23. August 1941, dRGBl. I S 532;
51. die Verordnung zur Ergänzung der Verordnung über die Einführung einer Disziplinargerichtsbarkeit für Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine vom 12. März 1943, dRGBl. I S 143;
52. der Erlaß des Führers über die Ausübung des Gnadenrechts in der Disziplinargerichtsbarkeit für Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine vom 5. Juli 1943, dRGBl. I S 391;
53. das Bundesgesetz vom 17. Juli 1957, BGBl. Nr. 187, über das Recht zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See (Seeflaggen-gesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 133/1960 und BGBl. Nr. 266/1972;
54. das Bundesgesetz vom 16. April 1958, BGBl. Nr. 92, betreffend Abgabenbefreiung für Seeschiffahrtsunternehmungen (Seeschiffahrtsbegünstigungsgesetz);
55. die Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 5. November 1973, BGBl. Nr. 625, betreffend die Seeschiffahrt (Seeschiffahrts-Verordnung), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 446/1976 und BGBl. Nr. 159/1978;

XIII. ABSCHNITT**Inkrafttreten**

§ 59. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. April 1981 in Kraft.

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

XIV. ABSCHNITT**Vollziehung**

§ 60. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut

1. hinsichtlich des § 8 Abs. 5 die Bundesregierung;
2. hinsichtlich der §§ 6 und 45 bis 53 der Bundesminister für Justiz;
3. hinsichtlich des § 5 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, soweit militärische Belange berührt werden, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung;

4. hinsichtlich des § 10 Abs. 2 Z 9 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten;

5. hinsichtlich der §§ 20, 27 Abs. 1 Z 3 und 4, 28 Abs. 2 und 36 Abs. 2 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Soziale Verwaltung;

6. hinsichtlich der §§ 18, 23, 25 Abs. 2 Z 2, 26 Abs. 2 und 57 Z 1 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz;

7. hinsichtlich des § 26 Abs. 1 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres;

8. hinsichtlich des § 34 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit den Bundesministern für Gesundheit und Umweltschutz und für soziale Verwaltung;

9. hinsichtlich der §§ 38 bis 44 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

(2) Mit der Vollziehung der übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr betraut.

REPUBLIK ÖSTERREICH



REPUBLIC OF AUSTRIA

SEEBRIEF

PERMISSION TO FLY AUSTRIAN FLAG

für das Seeschiff — for the sea-going vessel

.....

Registerhafen: Wien (Österreich)

Port of registry: Vienna (Austria)

Wien, am
Vienna, the

.....

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
MINISTER OF TRANSPORT

Auf Grund des § 7 des Seeschiffahrtsgesetzes, BGBl. Nr., ist

.....
.....

als Eigentümer des Seeschiffes
berechtigt und verpflichtet, auf dem genannten Schiff die Flagge der Republik Österreich
zur See zu führen.

Der vorliegende Seebrief ist gültig bis zum

In accordance with § 7 of the Federal Law on maritime navigation, BGBl. Nr.,

of
.....

as owner of the sea-going vessel
is authorized and bound to fly on the above-mentioned vessel the Austrian flag.

This certificate expires on

Beschreibung des Schiffes — Description of the vessel

1. Name:
Name:
2. Frühere Namen:
Previous names:
3. Unterscheidungssignal (Rufzeichen):
Distinctive letters (Call sign):
4. Eigentümer:
Owner:
5. Bauwerft:
Builder:
6. Ort und Zeit der Erbauung:
Place and date of construction:
7. Gattung und Baustoff, besondere Merkmale:
Type and material, special features:
-
-
8. Hauptabmessungen — Principal dimensions:
 - a) Länge über alles:
Length overall:
 - b) Breite — Breadth:
 - c) Tiefgang — Draught:
 - d) Brutto-Tonnage:
Gross-tonnage:
 - e) Netto-Tonnage:
Net-tonnage:
9. Antriebsmittel — Means of propulsion:
 - a) Art:
Type:
 - b) Antriebsleistung:
Engine power:
 - c) Fabrikat:
Manufacturer:
 - d) Motor-Nummer:
Engine No.:

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

I.

In der österreichischen Gesetzgebung ist die zivil- und handelsrechtliche Seite der Seeschifffahrt durch das Vierte Buch des Handelsgesetzbuches (HGB), das Gesetz über die eingetragenen Rechte an Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940, dRGBl. I S 1499, und die Schiffsregisterordnung vom 19. Dezember 1940, dRGBl. I S 1591, geregelt. Die verwaltungsrechtliche Regelung dieser Materie ist derzeit unzureichend; die Ursache hierfür liegt in der zögernden Entwicklung einer Seeschifffahrt unter österreichischer Flagge seit Ende des Zweiten Weltkrieges. Aus der Zeit vor 1945 gilt noch das Seeschiffahrtsgesetz, BGBl. Nr. 69/1932, welches aber im wesentlichen nur eine Reihe von Verordnungsermächtigungen enthält. Diese Verordnungen sind mit Ausnahme der Verordnung betreffend Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, BGBl. Nr. 113/1932, und der Verordnung betreffend Bestimmungen über Seedienstbücher, BGBl. Nr. 133/1932, nicht erlassen worden. Die Ausnutzung der Verordnungsermächtigungen ist im Hinblick auf die mangelhafte Determinierung verfassungsrechtlich nicht mehr zulässig. Nach 1945 wurden aus verwaltungsökonomischen Erwägungen zunächst solche verwaltungsrechtliche Regelungen getroffen, die zur Aufnahme einer Seeschifffahrt unerlässlich waren. Es sind dies unter anderem das Bundesgesetz über das Recht zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See (Seeflaggen-gesetz), BGBl. Nr. 187/1957, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 133/1960 und BGBl. Nr. 266/1972, das Internationale Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, BGBl. Nr. 380/1972, das Internationale Freibord-Übereinkommen, BGBl. Nr. 381/1972, das zur Erfüllung dieser internationalen Übereinkommen ergangene Bundesgesetz BGBl. Nr. 382/1972 (im folgenden Erfüllungsgesetz genannt), das Übereinkommen von 1972 über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, BGBl.

Nr. 529/1977, das Bundesgesetz BGBl. Nr. 611/1977, mit dem das Erfüllungsgesetz geändert wird, das Übereinkommen über die Hohe See, BGBl. Nr. 246/1974, das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, BGBl. Nr. 574/1975, das Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs, BGBl. Nr. 592/1975, sowie die Seeschiffahrts-Verordnung, BGBl. Nr. 625/1973, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 446/1974 und BGBl. Nr. 159/1978.

Durch die Erlassung des Seeflaggen-gesetzes wurde der erste Schritt zu einer Kodifikation des österreichischen Seerechtes vorgenommen. Der durch dieses Gesetz beabsichtigte Anstoß zum Aufbau einer österreichischen Handelsschifffahrt blieb jedoch zunächst unbeachtet. Einige wenige Unternehmen, die nach 1957 gegründet wurden mußten sehr bald teils wegen Kapitalmangels, teils wegen Fehlens der notwendigen internationalen Geschäftsverbindungen den Betrieb einstellen. Dies änderte sich erst ab 1970, als durch den Erwerb einiger kleiner, gebrauchter Seeschiffe ein bescheidener Anfang zur Gründung einer österreichischen Handelsschifffahrt gemacht wurde. Ab dem Jahre 1972 kam es vorübergehend zum Einsatz einer größeren Anzahl von in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Seeschiffen, die auf Grund der damaligen Fassung des Seeflaggen-gesetzes österreichischen Staatsbürgern unbemannt und nicht ausgerüstet zum Gebrauch (Nutzungsberechtigung) überlassen werden konnten. Diese Möglichkeit der Flaggenführung schien jedoch insofern problematisch, als die österreichische Seeflagge — bedingt durch die geringe rechtliche und wirtschaftliche Bindung der Schiffe an österreichische Reeder — einer bloßen Gefälligkeitsflagge nahekam, und die vorwiegend wirtschaftlichen Vorteile nahezu ausschließlich bei den ausländischen Schiffseignern lagen. Durch die Novelle zum Seeflaggen-gesetz aus 1972 wurde daher diese sogenannte „Bare-Boat-Charter“ untersagt; das Flaggenrecht durfte nur mehr verliehen werden, wenn das Eigentum am Schiff zu mehr als 75 vH österreichischen Staatsbürgern zustand.

Der derzeitige Flottenstand von acht Schiffen mit rund 65 000 Bruttoregistertonnen, das sind rund 100 000 Tonnen Tragfähigkeit, läßt jedoch erkennen, daß österreichische Reeder in der Folge zum Erwerb von Schiffen übergangen, womit ein echter Kern für eine österreichische Handelsflotte geschaffen wurde.

Auf Grund der Ermittlungen des Unterausschusses für Schifffahrt des Sonderausschusses für Verkehr und Nachrichtenwesen im Rahmen der umfassenden Landesverteidigung ist eine österreichische Versorgungsflotte mit einer Gesamttonnage von rund 200 000 Bruttoregistertonnen, das sind rund 300 000 Tonnen Tragfähigkeit, anzustreben. Durch Erlassung eines neuen und modernen Seeschiffahrtsgesetzes soll nunmehr eine einwandfreie Grundlage für den Betrieb österreichischer Seeschiffe geschaffen werden.

II.

Der Entwurf des Seeschiffahrtsgesetzes gliedert sich in vierzehn Abschnitte.

Im ersten Abschnitt, der die Allgemeinen Bestimmungen enthält, kommt vor allem den Vorschriften über die Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit und der immerwährenden Neutralität der Republik Österreich besondere Bedeutung zu.

Im Zweiten Abschnitt soll die Zulassung zur Seeschifffahrt, das Erlöschen bzw. der Widerruf der Zulassung sowie die Verpflichtung zur Eintragung in das Seeschiffsregister festgelegt werden. Zur Sicherung einer ungestörten Produktion und zur Versorgung der Bevölkerung sowie sonstiger Bedarfsträger mit wichtigen Wirtschafts- und Bedarfsgütern soll die Zurücklegung des Rechtes zur Führung der österreichischen Seeflagge an die Genehmigung des Bundesministers für Verkehr gebunden werden.

Im Dritten Abschnitt sind Sondervorschriften für Jachten vorgesehen. Nach der gegenwärtigen Rechtslage ist nämlich das Zulassungsverfahren mit erheblichen Kosten verbunden, so daß nur ein geringer Teil der österreichischen Jachteigner um die Verleihung der österreichischen Seeflagge ansucht. Die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen technisch-nautische Sicherheitspapiere für die See durch Dokumente der Binnenschifffahrt zu ersetzen, wird die Kosten des Zulassungsverfahrens wesentlich verringern; es wird daher ein Ansteigen der unter österreichischer Seeflagge fahrenden Jachten erwartet.

Die im Vierten, Fünften und Sechsten Abschnitt getroffenen Vorschreibungen betreffen Betrieb, Führung und Besatzung gewerblich eingesetzter österreichischer Seeschiffe und entsprechen im wesentlichen den internationalen Gepflogenheiten auf diesen Gebieten. Durch die Aufnahme von Verordnungsermächtigungen soll die Mög-

lichkeit zur Schaffung detaillierter Regelungen in diesen Bereichen geboten werden.

Die im Siebenten Abschnitt vorgesehene Regelung stellt eine sondergesetzliche Ermächtigung zur Vornahme von Förderungen aus Bundesmitteln dar. Die Förderungen erfolgen in Ausübung der Privatwirtschaftsverwaltung (Art. 17 Abs. 1 B-VG), wobei auf die Eigenart der zu fördernden Vorhaben Bedacht genommen wird. Die geplanten Förderungsmaßnahmen sollen österreichischen Reedern den Aufbau und Bestand einer Hochseeflotte erleichtern; gleichzeitig soll der auf diese Weise geschaffene Schiffsraum einen Beitrag zur wirtschaftlichen Landesverteidigung leisten. Diesem Ziel dient auch die vorgesehene Förderung der Ausbildung zu seemännischen Berufen.

Der Achte Abschnitt bietet die Möglichkeit, ein Seestrafrecht zu schaffen, zu dessen Einrichtung Österreich auf Grund der Ratifizierung des Übereinkommens über die Hohe See verpflichtet ist. Die vorgesehene Regelung beschränkt sich auf jene Strafbestimmungen, die als seeschiffahrtseigen neben den allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches unbedingt notwendig erscheinen. Zu diesen gehören Bestimmungen über den Seeraub, das Seeräubertum, die Ordnung des Seedienstes im Zusammenhang mit der Befehlsgewalt auf Seeschiffen sowie die Mißachtung behördlicher Anordnungen.

Im Neunten Abschnitt sollen die Verwaltungsstrafen geregelt werden. Die verwaltungsrechtlich strafbaren Handlungen zerfallen in fünf Gruppen, nämlich in Verfehlungen die jedermann begehen kann, Verfehlungen des Schiffseigentümers, Verfehlungen des Reeders, Verfehlungen des Kapitäns und Verfehlungen der Besatzungsmitglieder.

Die im Zehnten, Elften und Zwölften Abschnitt enthaltenen Bestimmungen sollen die im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Seeschiffahrtsgesetzes erforderlichen Übergangsregelungen treffen, die notwendigen Änderungen bestehender schiffahrtsrechtlicher Vorschriften vornehmen sowie überholte Bestimmungen aus der Rechtsordnung ausscheiden.

Der Dreizehnte und Vierzehnte Abschnitt enthalten den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes und die Vollzugsklausel.

III.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt).

Das Ausmaß der finanziellen Belastungen aus dem vorgeschlagenen Bundesgesetz, welche aus der Gewährung von Förderungen zum Erwerb

und Betrieb von Seeschiffen erwachsen, ist insofern kaum abzugrenzen, als einerseits die Zahl der förderungswürdigen Bewerber nicht vorhergesagt werden kann und andererseits keine Verpflichtung des Bundes zu Förderungsmaßnahmen besteht. Der finanzielle Mehraufwand wird daher von der jeweils möglichen, jährlichen budgetären Vorsorge abhängig sein. Die Beitragsleistungen zu den Ausbildungskosten werden sich erfahrungsgemäß in engen Grenzen halten, so daß aus diesem Titel kein nennenswerter Mehraufwand zu erwarten ist.

Besonderer Teil

Zu § 1

Diese Vorschrift bringt zum Ausdruck, daß sich der Geltungsbereich des vorliegenden Entwurfes nur auf österreichische Seeschiffe erstrecken soll. Die Qualifikation eines Seeschiffes als österreichisches wird durch die Zulassung zur Seeschifffahrt erworben. Nicht zugelassene Seeschiffe, wenn auch österreichischer Provenienz, sollen daher nicht als österreichische Seeschiffe erfaßt werden.

Österreichische Seeschiffe unterliegen allgemein der österreichischen Rechtsordnung und können darüber hinaus nach den Grundsätzen des Völkerrechtes anderen Rechtsordnungen, so bei Benützung von Territorialgewässern, den Rechtsordnungen der Uferstaaten unterliegen.

Zu § 3

Im Art. 4 des Übereinkommens über die Hohe See wird bestimmt, daß alle Staaten, gleichgültig ob Küsten- oder Binnenstaaten, das Recht haben, Schiffe unter ihrer Flagge auf der Hohen See fahren zu lassen (**Abs. 1**).

Die Flagge der Republik Österreich zur See (Seeflagge) soll in ihrer Gestaltung an sich der Staatsflagge entsprechen, das darüber hinaus vorgesehene Verhältnis der Höhe zur Länge soll bei der auf Seeschiffen vorgeschriebenen Art und Weise der Führung eine optimale Erkennbarkeit gewährleisten (**Abs. 2**).

Die Bestimmungen des **Abs. 3** sind in der internationalen Seeschifffahrt üblich und sollen daher in den vorliegenden Entwurf übernommen werden.

Im **Abs. 4** ist in Übereinstimmung mit der bestehenden Übung in der Seeschifffahrt die Führung von Reedereiflaggen und -zeichen vorgesehen. Um Verwechslungen und Mißbräuche zu verhindern, soll deren Führung an die Genehmigung des Bundesministers für Verkehr gebunden werden.

Zu § 4

Der **Abs. 1** bringt den Grundsatz zum Ausdruck, daß der Name eines Seeschiffes frei wählbar ist; er muß aus einer Wortbildung bestehen, der auch Ziffern beigegeben werden können (zB „Maria I.“). Die Verwendung von Ziffern oder Buchstaben, allein oder kombiniert, ist in der Handelsschifffahrt nicht üblich. An Stelle des Namens kann auch eine Devise gewählt werden, die meist aus zwei oder mehreren Worten (zB „Viribus Unitis“) besteht.

Die Bestimmung des **Abs. 2** soll dem Schutz der Neutralität und des Ansehens der Republik Österreich im Ausland dienen. Der Name selbst soll im Rahmen der Zulassung des Seeschiffes zur Seeschifffahrt festgelegt werden (siehe § 8 Abs. 2 Z 5).

Einziger Registerhafen im Sinne der Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste, Abkommen von Barcelona vom 21. April 1921, BGBl. Nr. 430/1924, ist Wien (**Abs. 3**).

Die Bestimmung des **Abs. 4** stimmt mit den entsprechenden Bestimmungen des Binnenschiffahrtsrechtes überein.

Da die Festlegung des Namens im Rahmen der Zulassung des Seeschiffes zur Seeschifffahrt erfolgen soll, ist jede nachträgliche Namensänderung einer Genehmigung des Bundesministers für Verkehr zu unterwerfen (**Abs. 5**).

Zu § 5

Durch die in dieser Bestimmung vorgesehenen Maßnahmen soll vorgesorgt werden, daß durch österreichische Seeschiffe die Sicherheit oder die immerwährende Neutralität des Staates nicht beeinträchtigt wird. Durch Verordnungen oder Bescheide soll daher das Befahren bestimmter Seegebiete, das Anlaufen bestimmter Häfen, die Beförderung bestimmter Güter oder Personen usw. verboten werden können. Auch kommt der Besetzung, zumindest wichtiger Schlüsselpositionen, auf österreichischen Seeschiffen durch österreichische Staatsbürger eine besondere Bedeutung zu.

Zu § 6

Im **Abs. 1** und **Abs. 2** wird mittelbar auf die Schiffsregisterordnung verwiesen, wonach für ganz Österreich ein Seeschiffsregister, und zwar beim Bezirksgericht Innere Stadt Wien, zu führen ist. Der allgemeine Gerichtsstand für Verfahren, die mit dem Erwerb und dem Betrieb eines Seeschiffes zusammenhängen, soll daher auch weiterhin Wien sein.

Zu **Abs. 3** ist festzuhalten, daß die StPO nichts über die Ermittlung des Gerichtsstandes aussagt, wenn im Ausland eine der österreichischen

Gerichtsbarkeit unterliegende strafbare Handlung begangen worden ist, der Täter aber in Österreich weder Wohnsitz noch Aufenthalt hat, noch hier betreten worden ist und auch nicht die Auslieferung erwirkt oder angeboten werden soll. Eine Lösung dieser Zuständigkeitsfrage über Abs. 2 des Entwurfes in Verbindung mit § 51 Abs. 1 StPO führt nicht in allen Fällen zu befriedigenden Ergebnissen. Es soll daher in Anlehnung an § 54 Abs. 2 StPO, jedoch ohne die dort vorgesehene Notwendigkeit einer besonderen Gerichtsstandsbestimmung im Einzelfall, eine subsidiäre Zuständigkeit des sachlich in Betracht kommenden Strafgerichtes am Sitze des Seeschiffsregisters geschaffen werden.

Zu § 7

Nach Art. 5 des Übereinkommens über die Hohe See hat jeder Staat die Bedingungen festzulegen, unter denen er Seeschiffen seine Nationalität gewährt, sie registriert und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Nationalität des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muß eine echte Verbindung bestehen; insbesondere muß der Staat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben.

Die Regelung im **Abs. 1** entspricht im wesentlichen den Bestimmungen des § 4 des Seeflaggengesetzes. Der Entwurf versucht neuerlich die Zulassung zur Seeschifffahrt objektbezogen (Schiff) und subjektbezogen (Eigentümer) zu regeln, wodurch die Übertragung dieses Rechtes durch den Beliehenen auf eine andere Person oder ein anderes Schiff ausgeschlossen wird. Die in der Praxis bisher geübte Verständigung des Seeschiffsregisters von der Verleihung des Rechtes zur Führung der österreichischen Seeflagge soll nunmehr durch die Verpflichtung zur Zustellung einer Bescheidausfertigung präzisiert werden.

Im **Abs. 2** soll nun ausdrücklich festgelegt werden, daß bereits mit der bescheidmäßigen Zulassung zur Seeschifffahrt das Recht und die Pflicht zur Führung der Seeflagge verbunden ist, wobei der hierüber ausgestellten Urkunde (Seebrief) lediglich mehr ein Legitimationscharakter zukommt (**Abs. 3**).

Zu § 8

Die vorgesehenen Zulassungsvoraussetzungen folgen im wesentlichen den Bestimmungen des Seeflaggengesetzes unter Anpassung an die Bestimmungen des Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetzes, BGBl. Nr. 533/1978, wodurch auf dem Gebiet des gesamten Schiffahrtsrechtes in dieser Hinsicht eine einheitliche Regelung Platz greifen soll.

Im **Abs. 1 Z 1 lit. a bis d** sind die persönlichen und eigentumsrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen für natürliche Personen, in den **Z 2 bis 4** für Personengesellschaften des Handelsrechtes und juristische Personen aufgenommen. Durch diese Aussagen soll überdies der Einfluß ausländischer Kapitalträger zwar beschränkt, jedoch nicht zur Gänze ausgeschaltet werden.

Im **Abs. 2** sollen die wirtschaftlichen, technischen und sonstigen Bedingungen für die Zulassung zur Seeschifffahrt festgelegt werden. Im **Abs. 2 Z 1**, der im wesentlichen dem geltenden Recht folgt, soll nunmehr ergänzend normiert werden, daß nicht nur für die Aufnahme, sondern auch für die Fortführung des Schiffahrtsbetriebes ausreichende Mittel zur Verfügung stehen müssen, die zu mehr als 75 vH österreichischer Provenienz zu sein haben. Im übrigen gelten auch hier die Ausführungen zu den vorgesehenen Bestimmungen des Abs. 1. Die Bestimmungen des **Abs. 2 Z 2** sollen ausschließen, daß Seeschiffe zur Seeschifffahrt zugelassen werden, die noch im Register eines anderen Staates eingetragen sind. Durch die Bestimmungen des **Abs. 2 Z 6 bis 8** soll sichergestellt werden, daß das Seeschiff seetüchtig ist und den entsprechenden technischen Anforderungen entspricht. Die Klassifikation eines Seeschiffes liegt im Interesse aller Beteiligten an der Seeschifffahrt; sie wird durch vom Bundesminister für Verkehr gemäß § 2 des Erfüllungsgesetzes anerkannte Klassifikationsgesellschaften vorgenommen (**Z 6**). Darüber hinaus sind für den Betrieb eines Seeschiffes Sicherheitszeugnisse gemäß § 6 des Erfüllungsgesetzes, wie Internationales Freibord-Zeugnis, Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe, Bau-Sicherheitszeugnis, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis, Sprechfunk-Sicherheitszeugnis bzw. Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe auszustellen. Für die Ausstellung sind vom Bundesminister für Verkehr gemäß § 3 des Erfüllungsgesetzes hiefür besonders beauftragte Klassifikationsgesellschaften zuständig. Über die Hauptabmessungen des Seeschiffes und das Vermessungsergebnis wird der Internationale Schiffsmeßbrief ausgestellt. Die einzelnen Bestimmungen über die Vermessung der Seeschiffe sind im Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 enthalten. Diesem Übereinkommen, das international noch nicht in Kraft getreten ist, ist Österreich 1975 beigetreten (**Z 7**).

Im **Abs. 4** wird eine Regelung angestrebt, die an sich ein Treuhandverhältnis nicht ausschalten, aber ausländische Treugeber verhindern soll. Da die Einschaltung eines Treuhänders durchaus gerechtfertigt sein kann, soll nur verlangt werden, daß auch der Treugeber die für die Zulassung zur Seeschifffahrt geforderten Voraussetzungen zu erfüllen hat. Andererseits sollen diese Voraussetzungen aber auch auf den Treugeber eines

als Gesellschafter tätigen Treuhänders zutreffen. Schließlich soll in diesem Zusammenhang auch noch die Frage mehrfach verschachtelter Gesellschaften geregelt werden.

Durch die Bestimmung des **Abs. 5** soll die Möglichkeit geschaffen werden, von den Voraussetzungen des **Abs. 1 Z 1 bis 4** Ausnahmen zu genehmigen und ein geringeres Beteiligungsausmaß, sei es am Eigentum des Seeschiffes, sei es an den Anteilsrechten von Gesellschaften, jeweils bezogen auf einen konkreten Fall, als ausreichend anzuerkennen, wenn dies im besonderen wirtschaftlichen Interesse der Republik Österreich liegt. Ein derartiges Interesse wird dann anzunehmen sein, wenn etwa Seeschiffe besonderer Art für den österreichischen Import (zB Gastankschiffe) erforderlich wären.

Die Bestimmung des **Abs. 6** soll eine kontinuierliche Kontrolle des Schiffahrtsbetriebes gewährleisten, zumal nicht nur für die Aufnahme, sondern auch für die Fortführung des Schiffahrtsbetriebes (**Abs. 2 Z 1**) ausreichende wirtschaftliche Mittel gefordert werden; für die Beschaffung zusätzlicher finanzieller Mittel gelten die Ausführungen zu **Abs. 2 Z 1**.

Zu § 9

Diese Bestimmung soll die Verbindung zwischen der Zulassung eines Seeschiffes zur Seeschiffahrt und dessen Eintragung in das Seeschiffsregister herstellen. Für die Berechtigung zur Führung der Seeflagge ist jedoch schon der Zulassungsbescheid ausreichend, weshalb der Registrierung im Seeschiffsregister bloß der Charakter einer Dokumentation privater Rechte am Seeschiff zukommt.

Zu § 10

Während das Seeflaggengesetz lediglich eine Reihe von Entziehungstatbeständen anführt, bei deren Gegebensein das Recht zur Führung der Seeflagge entzogen werden muß, versucht der Entwurf den internationalen und praktischen Gepflogenheiten folgend den Verlust der Seeflagge rechtlich so zu regeln, daß die Zulassung zur Seeschiffahrt und damit das Recht zur Führung der Seeflagge in bestimmten Fällen erlischt (**Abs. 1**), in gewissen anderen Fällen zu widerrufen ist (**Abs. 2**).

Im **Abs. 3** soll geregelt werden, daß das Erlöschen der Zulassung eines Seeschiffes zur Seeschiffahrt durch Zurücklegung des Rechtes zur Führung der Seeflagge dann nicht Platz greift, wenn gewisse Lenkungsmaßnahmen bezogen auf dieses Seeschiff — derzeit auf Grund der Bestimmungen des Versorgungssicherungsgesetzes, BGBl. Nr. 282/1980 —, ergangen sind oder für dieses Seeschiff eine finanzielle Förderung des Bundes in Anspruch genommen worden ist.

Mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr soll eine ausnahmsweise Zurücklegung jedoch möglich sein.

Die Bestimmungen der **Abs. 4 und 5** sollen es dem Berechtigten ermöglichen, zur Vermeidung eines Widerrufs gewisse Handlungen bis zur Entscheidung über den Widerruf bzw. innerhalb der vorgesehenen Frist nachzuholen.

Im **Abs. 6** ist vorgesehen, daß nicht nur der Widerruf, sondern auch das Erlöschen einer Zulassung mit Bescheid auszusprechen ist.

Zu § 11

Wie schon im Allgemeinen Teil erwähnt, war es unter anderem eine Hauptaufgabe des Entwurfes Sondervorschriften für Jachten zu erlassen. Jachten sollen gemäß § 2 Z 2 und 5 Fahrzeuge für Sport- oder Vergnügungszwecke sein, die nach ihrer Größe, Bauart und Ausrüstung für Fahrten auf See verwendet werden können und damit die Qualifikation eines Seeschiffes besitzen. Grundsätzlich sollen auch für diese Seeschiffe die Bestimmungen des gesamten Entwurfes gelten, soweit deren Anwendung durch § 11 nicht ausdrücklich negiert wird. Der Entwurf geht hierbei von der Voraussetzung aus, daß nur ein Minimum seiner gesetzlichen Vorschriften auf Jachten Anwendung finden sollte. Das findet vor allem darin seinen Ausdruck, daß Eigentümern von Jachten für die Zulassung ein vereinfachtes Verfahren eingeräumt und der damit verbundene Kostenaufwand wesentlich reduziert wird.

Zu § 12

Im **Abs. 1** ist insofern eine Erleichterung hinsichtlich der Anbringung des Namens vorgesehen, als dieser entweder am Heck oder auf beiden Seiten des Buges angebracht werden kann.

Im **Abs. 2** wird versucht, Eigentümern von Motorbooten, die diese hauptsächlich auf österreichischen Binnengewässern einsetzen, aus Kostengründen die Möglichkeit zu bieten, bei kurzfristigem und fallweisem Einsatz auf See, als Namen jenes amtliche Kennzeichen weiterzuverwenden, welches ihnen auf Grund der mit Bundesgesetz BGBl. Nr. 535/1978 auf Gesetzesstufe gehobenen Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr, betreffend die Einführung des Nummernzwanges für Motorfahrzeuge auf österreichischen Binnengewässern, BGBl. Nr. 352/1927, zugewiesen worden ist.

Zu § 13

Auch diese Bestimmung geht von der Vorstellung aus, Jachten die Zulassung zur Seeschiffahrt weitgehend zu erleichtern (**Abs. 1**).

Im **Abs. 2** wird analog zu § 8 Abs. 2 festgelegt, welche Zeugnisse zur Zulassung von Jachten

erforderlich sind. Derzeit beschränken sich diese Voraussetzungen auf das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis und den Meßbrief gemäß Seeschiffahrts-Verordnung.

Im **Abs. 3** wird ebenfalls aus Kostengründen der Versuch unternommen, für Eigentümer von Jachten bestimmter Größe, die diese nur kurzzeitig auf See einsetzen wollen, insofern eine Erleichterung zu schaffen, als die im **Abs. 2** erwähnten Zeugnisse durch das Schiffspatent gemäß der mit Bundesgesetz BGBl. Nr. 535/1978 auf Gesetzesstufe gehobenen Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr, betreffend die Zulassung von Schiffen der Binnenschiffahrt zum Verkehre, BGBl. Nr. 120/1936, oder durch die Zulassungsurkunde gemäß Bodensee-Schiffahrts-Ordnung, BGBl. Nr. 93/1976, ersetzt werden können.

Zu § 14

Diese Bestimmung soll lediglich dem Bundesministerium für Verkehr die formlose Führung der zur Seeschiffahrt zugelassenen Jachten in einem Verzeichnis auferlegen. Diesem Verzeichnis kommt kein Öffentlichkeitscharakter zu, doch ist jedermann, der ein rechtliches Interesse glaubhaft machen kann, berechtigt, Auskunft über die Person des Eigentümers, das Kennzeichen und die technischen Daten der Jacht zu erhalten.

Zu § 15

Diese Bestimmung soll den schon seit Jahren vom Motorboot-Sportverband für Österreich (MSVÖ) und vom Österreichischen Segelverband (ÖSV) geäußerten Wunsch realisieren, die Führer von Jachten nach entsprechender Ausbildung und Ablegung von Prüfungen mit einem amtlichen Befähigungsausweis auszustatten. Die entsprechende Regelung, insbesondere über Art, Form und Inhalt der Befähigungsausweise, Voraussetzungen zur Zulassung zur Prüfung, Durchführung der Prüfung, Bestellung der Prüfungskommissäre und Ausstellung der Befähigungsausweise soll im Verordnungswege getroffen werden (**Abs. 1**).

Aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Kostenersparnis soll ein vom MSVÖ bzw. ÖSV ausgestellter Befähigungsausweis gegenüber einem amtlichen Befähigungsausweis als gleichwertig angesehen werden, sofern die gesetzlichen Erfordernisse für die Zulassung zur Prüfung, den Prüfungsumfang und die Eignung der Prüfungskommissäre von den genannten Verbänden beachtet werden. Dies wird nicht nur etwa bei einem größeren Anfall von Prüfungen, sondern auch für die vor Inkrafttreten des im Entwurf vorliegenden Gesetzes bereits von den genannten Verbänden ausgestellten Befähigungsausweise notwendig werden (**Abs. 2**).

Durch die Bestimmungen des **Abs. 4** soll der Bundesminister für Verkehr ermächtigt werden, durch Verordnung unter anderem auch Tatbestände zu regeln, die wegen der Schwere der Verletzungen der auf See geltenden Vorschriften einen Grund für die Entziehung eines Befähigungsausweises darstellen.

Ähnlich den Bestimmungen des **Abs. 2** soll der Bundesminister für Verkehr ausländische Berechtigungen zur selbständigen Führung von Jachten dann anzuerkennen haben, wenn die Gleichwertigkeit mit einem amtlichen Befähigungsausweis hinsichtlich der Erfordernisse für die Zulassung zur Prüfung und den Prüfungsumfang gegeben ist (**Abs. 5**).

Zu § 16

Die vorgesehene Verpflichtung des Reeders für die Ausrüstung, Bemannung und Verproviantierung eines österreichischen Seeschiffes zu sorgen, ging von der Vorstellung aus, eine ordnungsgemäße Abwicklung der Betriebsführung zu garantieren.

Zu § 17

Auch hier geht der Entwurf von der Vorstellung aus, daß das österreichische Seeschiff nicht nur rechtlich, sondern auch wirtschaftlich an einen Betrieb zu binden ist, dessen Führung vom Inland aus erfolgt.

Zu § 18

Die vorgesehene Versicherungspflicht des Reeders für das Seeschiff liegt im Interesse aller Schifffahrttreibenden; sie soll daher auch eine Voraussetzung für die Zulassung zur Seeschiffahrt (§ 8 Abs. 2 Z 9) sein. Die bloße Postulierung der Haftpflichtversicherung berücksichtigt internationale Gepflogenheiten, wonach weitere Versicherungen — etwa eine Kaskoversicherung, die erfahrungsgemäß nahezu ausnahmslos von den Reedern eingegangen wird — nicht zur gesetzlichen Pflicht erhoben werden sollen.

Zu § 19

Die internationale Praxis der Seeschiffahrt rückt die Vercharterung von Handelsschiffen immer mehr in den Vordergrund. Gegen die Vercharterung eines bemannten und ausgerüsteten österreichischen Seeschiffes auch an Ausländer ist nichts einzuwenden, da der österreichische Eigentümer weiterhin die effektive Verfügungsgewalt besitzt. Bei Nichteinhaltung dieser Voraussetzung würde die wirtschaftliche Verbindung zwischen Eigentümer und Seeschiff verlorengehen und die Seeflagge nicht mehr dem österreichischen Eigentümer, sondern dem Ausländer zugute kommen und damit den Charakter einer bloßen Konvenienzflagge erreichen.

Zu § 20

Durch diese Vorschrift soll der Kapitän als für das österreichische Seeschiff Verantwortlicher bestimmt werden. Ihm obliegt allein die Führung des Seeschiffes in Anwendung der anerkannten Regeln der Nautik unter Befolgung der internationalen Übereinkommen und der für die Seeschifffahrt geltenden Gebräuche sowie der Vorschriften der Staaten, in deren Territorialgewässern sich das Seeschiff befindet.

Zu § 21

Durch diese Bestimmung soll der Kapitän für den seetüchtigen Zustand des österreichischen Seeschiffes verantwortlich gemacht werden. Das gilt jedoch nur insoweit, als der Reeder diese Verpflichtungen nicht übernimmt (**Abs. 1**).

Weiters soll festgelegt werden, daß der Kapitän bei unmittelbarer Gefahr seine Anordnungen erforderlichenfalls mit den angemessenen, unerläßlichen Zwangsmitteln durchsetzen kann. Dies wird insbesondere in Fällen der Panik zutreffen. Maßnahmen dieser Art müssen dem Kapitän schon unter dem Gesichtspunkt des entschuldigenden Notstandes (§ 10 StG) zugebilligt werden. Dadurch wird schließlich ein bestehender Schuld-ausschließungsgrund in einen Rechtfertigungsgrund umgewandelt (**Abs. 2**).

Zu § 22

Durch diese Vorschrift soll bestimmt werden, daß der Kapitän für die Ordnung an Bord verantwortlich ist. Sie regelt im weiteren die Folgeleistungspflicht der Besatzung und aller übrigen Personen an Bord, wie Fahrgäste, und derjenigen Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines österreichischen Seeschiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind.

Zu § 23

In Fällen, in denen von dem Verhalten einzelner Personen an Bord eine ernstliche Gefahr für andere Menschen oder deren Eigentum ausgeht, bedarf es infolge der besonderen Verhältnisse auf See, insbesondere wegen der Unmöglichkeit des Eingreifens von Staatsorganen, die mit Zwangsbefugnissen ausgestattet sind, eigener Bestimmungen. Gerade im Hinblick auf das Nichtvorhandensein von Organen, die mit polizeilichen Befugnissen ausgestattet sind, paßt die Vorschrift über das allgemeine, bei Verdacht der Begehung einer strafbaren Handlung jedermann zustehenden Anhaltungsrecht (§ 86 Abs. 2 StPO), das lediglich dem Zweck der unverzüglichen Übergabe der angehaltenen Person an das nächste Exekutivorgan dient, auf solche Fälle nicht.

An seiner Stelle sieht **Abs. 1** ein besonderes, jedermann an Bord zustehendes Recht zur

Abwehr einer von einem anderen ausgehenden ernstlichen Gefahr für die körperliche Sicherheit oder für das Vermögen vor, das die Befugnis zur vorübergehenden Anhaltung (Freiheitsbeschränkung oder Freiheitsentziehung) dieser Person einschließt. Damit wird die in solchen Notfällen nach Maßgabe der Voraussetzungen für den entschuldigenden Notstand (§ 10 StGB) ohnehin gegebene Strafflosigkeit einer Freiheitsbeschränkung durch einen besonderen Rechtfertigungsgrund gesichert. Die vorgeschlagene Fassung soll klarstellen, daß der dem § 10 StGB zugrunde liegende Gedanke der Verhältnismäßigkeit zwischen dem Ausmaß und der Ernstlichkeit der Gefahr und dem zur Abwehr erforderlichen Eingriff in die Rechte anderer auch hier voll zum Tragen kommt. Die Anhaltung eines Menschen stellt demnach eine Maßnahme dar, von der nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden darf, in denen die Abwehr der Gefahr nicht durch weniger weitgehende Sicherungen und Eingriffe möglich ist. Daß die Anhaltung „auf angemessene Weise“ vorzunehmen ist, bedeutet, daß hierbei so schonend wie möglich vorzugehen ist und daß unnötige Beeinträchtigungen der Person und der Interessen des Angehaltenen zu unterbleiben haben.

Im Rahmen der dem Kapitän obliegenden Pflicht zur Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord (§ 22) kommt ihm auch eine besondere Verantwortung für die Wahrnehmung der im Abs. 1 geregelten Befugnis zur Gefahrenabwehr und für die Einhaltung der hierfür festgesetzten Voraussetzungen zu. Im besonderen hat der Kapitän für die unverzügliche Beendigung einer allenfalls unzulässigen oder unzulässig gewordenen Anhaltung zu sorgen (**Abs. 2**). Diese besondere Verpflichtung des Kapitäns auf Grund seiner hervorgehobenen Stellung an Bord bedeutet jedoch nicht, daß er dadurch die Funktion eines (mit Zwangsbefugnissen ausgestatteten) Organs erlangt.

Die zur Gefahrenabwehr notwendige Anhaltung eines Menschen ist spätestens im nächsten angelaufenen Hafen zu beenden. Im Hinblick auf die dort maßgebende Rechtsordnung des Küstenstaates sieht der Entwurf davon ab, eine ausdrückliche Regelung der Frage zu treffen, wie mit dem Angehaltenen weiter zu verfahren ist. In den Fällen des Verdachtes der Begehung einer strafbaren Handlung kommen dabei der Sache nach eine Freilassung des an Bord Angehaltenen ohne weitere Vorkehrung, eine Anzeige an die Behörden des Küstenstaates oder eine Übergabe des Angehaltenen an die zuständigen Organe dieses Staates, erforderlichenfalls auch die Notwendigkeit, dem Betreffenden den weiteren Aufenthalt an Bord zu untersagen, in Betracht. Welche dieser Maßnahmen angezeigt erscheint, muß dem pflichtgemäß ausgeübten Ermessen

des Kapitäns überlassen werden, wobei die Umstände des Einzelfalles maßgebend sein werden, insbesondere Art und Schwere der strafbaren Handlung, auf die sich der Verdacht richtet, und die Person des Verdächtigen (sein Verhalten, seine Staatsbürgerschaft u. dgl.), aber auch der Umstand, ob im Fall der Übergabe an Organe des Küstenstaates etwa eine Gefährdung der Menschenrechte des Übergebenen zu besorgen wäre (vgl. die in den §§ 19 und 20 des Auslieferungs- und Rechtshilfegesetzes, BGBl. Nr. 529/1979, genannten Gründe, die eine Auslieferung aus Österreich unzulässig machen sowie die internationalen Verpflichtungen der Republik Österreich auf dem Gebiet des Asylrechtes). Grundsätzlich soll auch die Übergabe eines österreichischen Staatsbürgers an die Behörden des Küstenstaates nicht ausgeschlossen sein. Eine solche Übergabe ist keine Auslieferung, weil der Betreffende ja bereits durch das Einlaufen des Schiffes in die Küstengewässer eines Staates in dessen Hoheitsbereich gelangt.

Im Hinblick auf das Fehlen staatlicher Erhebungsorgane soll im Fall des Verdachts einer nach österreichischem Recht gerichtlich strafbaren Handlung und der Anhaltung eines Menschen an Bord der Kapitän zur Durchführung der unbedingt angezeigten Erhebungen, insbesondere zum Zweck der Sicherung von Beweisen, verhalten sein (**Abs. 3**). Jedenfalls ist der Angehaltene zu hören. Die Erhebungsergebnisse sind vom Kapitän zur Verfügung der zuständigen Behörde, worunter insbesondere im Fall der Übergabe des Angehaltenen an den Küstenstaat auch die zuständige ausländische Behörde zu verstehen ist, zu halten. In Fällen, die wegen der Schwere oder der Art der in Rede stehenden Straftat, im Hinblick auf die Übergabe einer an Bord angehaltenen Person an den Küstenstaat oder aus anderen Gründen als schwerwiegend anzusehen sind, soll der Kapitän den nächsten österreichischen Konsul zu verständigen haben. Zweck dieser Mitteilung ist einerseits die Unterrichtung der zuständigen österreichischen Behörde, insbesondere der zur Strafverfolgung zuständigen Staatsanwaltschaft, andererseits der Umstand, daß der Konsul hiedurch in die Lage versetzt wird, die ihm in bezug auf österreichische Staatsbürger, die in den Gewahrsam des Küstenstaates übergeben werden, zukommende Schutzfunktion auszuüben.

Zu § 24

Die Verpflichtung des Kapitäns zur Hilfeleistung in Seenot war erstmals in den Art. 11 und 12 des von Österreich ratifizierten Übereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung bestimmter Regeln über Hilfeleistung und Bergung in Seenot, RGBL. Nr. 33/1913, und Art. 234 Z 11 des Staatsvertrages von St. Germain, BGBl. Nr. 330/1920, so-

wie im Protokoll vom 27. Mai 1967 zu diesem Übereinkommen enthalten. Eine weitere Verpflichtung findet sich auch im Art. 12 des Übereinkommens über die Hohe See. Im übrigen gelten auch hier die zu § 20 ergangenen Ausführungen.

Zu § 25

Von den zurzeit in der Seeschifffahrt verwendeten Tagebüchern ist das Schiffstagebuch das wichtigste. Es gibt Aufschluß über den Zustand des Schiffes, die Ausrüstung, die Ladung, die Sicherheitsvorkehrungen, den Reiseverlauf, besonders aber über Vorkommnisse, die den Reiseverlauf beeinflussen. Bei Unfällen am Schiff bzw. der Ladung sollen die Eintragungen die Art und Schwere des Unfalles sowie diejenigen Maßnahmen klar erkennen lassen, die zur Minderung vorhandener oder zu Abwendung weiterer Schäden getroffen wurden.

Ebenfalls von großer Wichtigkeit ist das Maschinentagebuch, das sich hauptsächlich mit den technischen Vorkehrungen am Seeschiff befaßt, sowie das Funktagebuch, in welches der gesamte Funkverkehr einzutragen ist. Zu nennen wären weiterhin unter anderem noch das Öltagebuch, das Peilfunkbuch und das Deviations-tagebuch.

Die entsprechende Regelung über die Führung der Tagebücher, die Eintragungen und deren Überwachung soll im Verordnungswege getroffen werden.

Zu § 26

Die vorgesehene Eintragung von Geburten und Sterbefällen in das Schiffstagebuch ist keine Beurkundung im Sinne der personenstandsrechtlichen Vorschriften, sondern lediglich ein Beweismittel für eine Eintragung in ein österreichisches Personenstandsbuch (**Abs. 1**).

Hat der Verstorbene auch letztwillige Verfügungen mit sich geführt, so sollen diese nicht nur verwahrt, sondern auch darüber eine Niederschrift aufgenommen werden, aus der Angaben über die Art und die näheren Umstände der letztwilligen Verfügungen, soweit diese ersichtlich sind (etwa über die Seitenanzahl und über das Datum), hervorgehen müssen. Die Übergabe von Nachlaßgegenständen und letztwilligen Verfügungen auf einem österreichischen Seeschiff Verstorbener an den Konsul entspricht Art. 5 lit. g des Wiener Übereinkommens über konsularische Beziehungen (WKK), wenn die Verstorbenen österreichische Staatsbürger sind oder die Interessen österreichischer Staatsbürger betroffen sind. Die Ermächtigung des Konsuls zur Übernahme von Nachlaßgegenständen und letztwilligen Verfügungen auf einem österreichischen

Seeschiff verstorbener Ausländer ist unter Art. 5 lit. m WKK zu subsumieren (**Abs. 2**).

Zu § 27

Die derzeit in den Bescheiden über die Verleihung des Rechtes zur Führung der Seeflagge aufgenommenen quantitativen und qualitativen Vorschriften über die Besatzung eines Seeschiffes haben sich in der Praxis bewährt. In Übereinstimmung damit ist vorgesehen, daß die Besatzung eines österreichischen Seeschiffes (**Abs. 2 und 3**) nach Zahl und Befähigung ausreichen muß, um die im Abs. 1 Z 1 bis 4 angeführten ranggleichen Voraussetzungen zu erfüllen. Die Besatzungsstärke soll so wie bisher im Bescheid über die Zulassung des Seeschiffes unter Berücksichtigung dessen Art, Größe und Fahrtbereiches aufgenommen werden (**Abs. 4**).

Zu § 28

Diese Regelung steht in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen Nr. 73 über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute der Internationalen Arbeitsorganisation vom 29. Juni 1946. Der Bundesminister für Verkehr soll ermächtigt werden, durch Verordnung die Art der ärztlichen Untersuchung, die Angaben, die das ärztliche Zeugnis zu enthalten hat, sowie die Gültigkeitsdauer der Zeugnisse vorzuschreiben.

Zu § 29

Die Musterrolle, die die Zusammensetzung der Schiffsbesatzung bescheinigt, ist eines der wichtigsten Borddokumente. Der Bundesminister für Verkehr soll ermächtigt werden, durch Verordnung Form und Inhalt der Musterrolle zu regeln.

Zu § 30

Da Österreich derzeit keine eigenen Kapitäne und Schiffsoffiziere ausbildet und demzufolge auch keine entsprechenden Befähigungszeugnisse ausstellt, setzt sich zwangsläufig die Besatzung österreichischer Seeschiffe meist aus ausländischen Staatsangehörigen bzw. aus Inhabern ausländischer Befähigungsausweise zusammen (**Abs. 1**).

Nach den vorgesehenen Bestimmungen des **Abs. 2** sollen Befähigungsausweise für Kapitäne und Schiffsoffiziere, ausgenommen Schiffsfunker, als anerkannt gelten, wenn sie von der zuständigen Stelle eines Staates ausgestellt worden sind, der derzeit das Übereinkommen Nr. 53 über das Mindestmaß beruflicher Befähigung der Schiffsführer und Schiffsoffiziere auf Handelsschiffen der Internationalen Arbeitsorganisation vom 24. Oktober 1936 ratifiziert und durchgeführt hat.

Dem Bundesminister für Verkehr soll jedoch das Recht zustehen, Befähigungsausweise anderer Staaten, die nicht dem Übereinkommen beige-

treten sind, ausnahmsweise anzuerkennen, wenn der Kapitän oder Schiffsoffizier über eine praktische Erfahrung verfügt. Durch das Praxiserfordernis soll für die vorgesehene Tätigkeit eine Qualifikation nachgewiesen werden, die den Inhabern anerkannter Befähigungsausweise entspricht (**Abs. 3**).

Die Befähigungsausweise für Schiffsfunker richten sich nach der mit Bundesgesetz, BGBl. Nr. 267/1972, auf Gesetzesstufe gestellten Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen über Funkerzeugnisse (Funkerzeugnis-Verordnung), BGBl. Nr. 139/1967. Danach darf unter anderem eine österreichische Schiffsfunkstelle (dazu gehört jede auf einem österreichischen Seeschiff vorhandene Funkstelle) nur betrieben werden, wenn der Funkdienst von einer Person ausgeübt wird, die Inhaber eines entsprechenden von der Obersten Fernmeldebehörde ausgestellten oder anerkannten Funkerzeugnisses ist. Für die Seeschifffahrt sind die im § 3 lit. b Z 2 bis 6 leg. cit. angeführten Arten von Funkerzeugnissen vorgesehen (**Abs. 4**).

Zu § 31

Ähnlich den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 sollen die Befähigungsausweise für Vollmatrosen dann als anerkannt gelten, wenn sie von der zuständigen Stelle eines Staates ausgestellt worden sind, der derzeit das Übereinkommen Nr. 74 über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen der Internationalen Arbeitsorganisation vom 29. Juni 1946 ratifiziert und durchgeführt hat (**Abs. 2**).

Auch hier steht dem Bundesminister für Verkehr das Recht zu, Befähigungsausweise anderer Staaten, die nicht dem Übereinkommen beigetreten sind, ausnahmsweise anzuerkennen (**Abs. 3**) sowie überhaupt Seeleute zuzulassen, sofern sie die für die Ausübung des Dienstes erforderliche praktische Erfahrung in hinreichendem Ausmaß besitzen (**Abs. 4**). Für das Erfordernis der Praxis gelten die bezüglichen Ausführungen zu § 30 Abs. 3.

Zu § 32

Den Bestimmungen des **Abs. 2** entsprechend sollen die Befähigungsausweise für Schiffsköche dann als anerkannt gelten, wenn sie von der zuständigen Stelle eines Staates ausgestellt worden sind, der derzeit das Übereinkommen Nr. 69 über den Befähigungsausweis für Schiffsköche der Internationalen Arbeitsorganisation vom 27. Juni 1946 ratifiziert und durchgeführt hat.

Auch hier steht dem Bundesminister für Verkehr das Recht zu, Ausnahmen zu gewähren, wenn ein Mangel an Schiffsköchen mit Befähigungsausweis besteht (**Abs. 3**).

Zu § 33

Auf Grund der Verordnung betreffend Bestimmungen über Seediensbücher können derzeit nur für österreichische Staatsbürger, die auf österreichischen Seeschiffen beschäftigt sind, Seediensbücher ausgestellt werden. Nunmehr soll vorgesehen werden, daß österreichische Staatsbürger, die sich auf einem österreichischen Seeschiff verheuern, zwingend mit einem Seediensbuch zu versehen sind. Darüber hinaus kann einem österreichischen Staatsbürger bei Verheuerung auf ausländischen Seeschiffen auf Antrag ein Seediensbuch ausgestellt werden. Dieses Dokument soll dem Inhaber die Möglichkeit bieten, Art und Dauer seiner Tätigkeit auf Seeschiffen nachzuweisen. Der Bundesminister für Verkehr soll ermächtigt werden, durch Verordnung Bestimmungen über Form, Inhalt und Führung des Seediensbuches zu erlassen.

Zu §§ 34 bis 36

Der Bundesminister für Verkehr soll durch die Bestimmungen der §§ 34, 35 und 36 ermächtigt werden, durch Verordnung Vorschriften über die Krankenfürsorge an Bord, über Verproviantierung und Verköstigung der an Bord befindlichen Personen, über Anordnung, Größe, Bau, Ausstattung, Einrichtung und Instandhaltung der Quartierräume sowie über die Versorgung der Besatzung mit Gütern des persönlichen Bedarfes zu erlassen.

Zu § 37

Diese Bestimmung sieht vor, daß Beschwerden von Besatzungsmitgliedern über Mängel hinsichtlich der Quartierräume usw. zunächst beim Kapitän anzubringen sind (**Abs. 1**).

Findet der Seemann kein Gehör, so steht ihm die direkte Anrufung des Bundesministeriums für Verkehr zu (**Abs. 2**).

Zu § 38

Wie schon im Allgemeinen Teil ausgeführt, sollen sich die Bestimmungen über Förderungsmaßnahmen, soweit dies für die wirtschaftliche Landesverteidigung erforderlich ist, auf den Erwerb von Seeschiffen, die Aufrechterhaltung des Betriebes österreichischer Seeschiffe sowie auf die Ausbildung österreichischer Staatsbürger zu seemännischen Berufen beziehen.

Die vorgesehenen staatlichen Stützungsmaßnahmen bei der Anschaffung oder Herstellung eines Seeschiffes setzen ein noch festzulegendes Konzept über den im Rahmen der wirtschaftlichen Landesverteidigung notwendigen Umfang der anzustrebenden Flotte voraus, auf welches in den zu erlassenden Richtlinien für die Gewährung der beabsichtigten Förderungen Bedacht zu nehmen sein wird.

Die Förderung der Ausbildung österreichischer Staatsbürger zu seemännischen Berufen soll bewirken, daß nach und nach die verantwortlichen Positionen der Schiffsbesatzungen, also Kapitäne und Schiffsoffiziere, mit Inländern besetzt werden.

Zu §§ 40 bis 42

Die Anschaffung oder die Herstellung eines Seeschiffes, das durch seine Art und Größe für die wirtschaftliche Landesverteidigung geeignet und erforderlich ist, wird fast immer neben der Aufbringung von Eigenmitteln nur unter Inanspruchnahme von Bankkrediten erfolgen können. Die für diese Zwecke vorgesehenen staatlichen Stützungsmaßnahmen, wie Annuitäten-, Zinsen- und Kreditkostenzuschüsse oder zins- oder amortisationsbegünstigte Gelddarlehen, haben nur subsidiären Charakter. Der Förderungswerber wird überdies die persönliche Eignung für die Durchführung des Vorhabens nachzuweisen haben.

Die beabsichtigten Stützungsmaßnahmen für die Fortführung des Betriebes eines österreichischen Seeschiffes sollen an sich gleichartig sein wie für den Erwerb von Seeschiffen und werden ihrem subsidiären Charakter entsprechend dann Platz greifen, wenn die Aufrechterhaltung des Betriebes ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht möglich ist. Auch hier gilt die Bestimmung, daß der Förderungswerber über die entsprechenden fachlichen Fähigkeiten verfügen müssen. Die weiteren Voraussetzungen, Bedingungen und Auflagen werden durch entsprechende Richtlinien noch festzusetzen sein.

Zu § 43

Der Besuch einer Seefahrtsschule ist für die Erlangung von Offizierspatenten unerlässlich. Da Österreich über keine Seefahrtsschule verfügt und deren Einrichtung auch in Hinkunft nicht beabsichtigt ist, müssen sich österreichische Interessenten an ausländische Seefahrtsschulen begeben. Durch die Förderung soll eine teilweise Abgeltung der hiedurch entstehenden höheren Aufwendungen ermöglicht werden. Auch hier werden die weiteren Voraussetzungen, Bedingungen und Auflagen durch entsprechende Richtlinien noch festzusetzen sein.

Zu § 44

Um eine mißbräuchliche Inanspruchnahme von Förderungs Mitteln zu verhindern, soll das fördernde Organ anlässlich der Gewährung der Förderung den Förderungswerber vertraglich verpflichten, bei Vorliegen eines unter **Z 1 und 2** angeführten Tatbestandes, den Zuwendungs- oder Darlehensbetrag vom Tage der Auszahlung an gerechnet zu verzinsen.

Zu § 45

Die Strafrechtskommission hat eine Strafbestimmung über den Seeraub und ergänzend

hiez u einen besonderen Tatbestand der „Räuberischen Gewaltanwendung“ vorgesehen, weil sie davon ausgegangen ist, daß der Seeraub voraussetze, daß die Tat von einem anderen Schiff aus begangen wird, aber kaum minder strafwürdig ist, wer sich mit Gewalt oder durch Drohung mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben des Schiffes, auf dem er selbst fährt, dessen Ladung oder einer auf diesem Schiff befindlichen Person bemächtigt. Die räuberische Gewaltanwendung sollte allerdings mit geringerer Strafe bedroht sein.

Art. 15 Abs. 1 des Übereinkommens über die Hohe See definiert den Seeraub als jede rechtswidrige Gewaltanwendung, Freiheitsberaubung oder Plünderung, die von der Besatzung oder den Passagieren eines privaten Schiffes (oder Luftfahrzeuges) zu persönlichen Zwecken begangen wird und die gerichtet ist auf Hoher See gegen ein anderes Schiff (oder Luftfahrzeug) oder gegen Personen und Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes (oder Luftfahrzeuges), oder an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff (oder Luftfahrzeug) oder gegen Personen und Vermögenswerte.

Die Strafbestimmungen des StGB über Erpresserische Entführung, Raub, Menschenhandel usw. erfassen den Großteil der im Art. 15 Abs. 1 des Übereinkommens über die Hohe See angesprochenen Delikte. Durch die Bestimmung des § 45 soll jedoch ähnlich wie nach § 185 StGB hinsichtlich der Luftpiraterie schon das Ausüben der physischen Herrschaft über Schiff, Ladung oder die an Bord befindlichen Personen und alle Handlungen, die darauf abzielen, unter Strafe gestellt werden. Eine Subsidiaritätsklausel stellt sicher, daß allenfalls die strengeren Strafbestimmungen, wie zB beim Schweren Raub nach § 143 StGB angewendet werden können. Eine besondere Strafbestimmung der „Räuberischen Gewaltanwendung“ ist daher entbehrlich.

Da der Tatbestand des § 45 auch erfüllt ist, wenn die Tathandlung in der Absicht gesetzt wird, sich nur eines — allenfalls geringen — Teiles der Ladung zu bemächtigen, sind die Strafdrohungen an die des § 185 StGB (Luftpiraterie) angeglichen. Ebenso wie dort ist nicht mehr eine Drohung mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben vorgesehen.

Zu § 46

Als Seeräubertum sollen wegen der besonderen Gefährlichkeit des Seeraubes schon bestimmte Vorbereitungshandlungen zum Seeraub, allerdings mit geringerer Strafe, erfaßt werden.

Zu § 47

In dieser Bestimmung sollen Besatzungsmitglieder mit Strafe bedroht werden, die vorsätzlich den Kapitän oder einen anderen Vorgesetzten mit Gewalt oder durch gefährliche Drohung an einer Dienstverrichtung hindern oder zu einer Dienstverrichtung nötigen. Es handelt sich um einen Fall der Nötigung, der hier wegen der Gefährlichkeit von Disziplinwidrigkeiten auf See strenger bestraft werden soll; § 47 wird deshalb in Anlehnung an § 269 StGB gestaltet.

Der Abs. 2 dieser Strafbestimmung hat in den Vorentwürfen ein Notwehrrecht gegen einen Mißbrauch der Dienstgewalt vorgesehen. Da jedoch § 269 Abs. 4 StGB einen besonderen Rechtfertigungsgrund vorsieht, wurde auch dieser übernommen.

Zu § 48

Diese Bestimmung bedroht aus ähnlichen Gründen die Körperverletzung, Gesundheitsschädigung, Mißhandlung und die Bedrohung eines Vorgesetzten mit einer Mißhandlung, wenn sie an Bord oder im Dienst geschieht, mit Strafe. Ist der Täter bewaffnet, soll er strenger bestraft werden. Da der Ausdruck Waffe dahin ausgelegt werden könnte, daß nur eine Waffe im Sinn des Waffengesetzes gemeint ist, wird der Waffe im Sinne des § 129 StGB auch „ein anderes Mittel, das geeignet ist, den Widerstand einer Person zu überwinden oder zu verhindern“ gleichgestellt.

Zu § 49

Wird eine der in den §§ 47 und 48 mit Strafe bedrohten Handlungen vorsätzlich von mehreren Besatzungsmitgliedern gemeinsam begangen, so soll sie wegen des besonders gefährlichen Charakters eines solchen Unternehmens als Meuterei strenger bestraft werden. Den Anführer soll wegen seiner besonderen Gefährlichkeit eine höhere Strafe treffen.

Zu § 50

Wegen der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der militärischen analogen Disziplin auf einem Seeschiff soll neben der gewaltsamen Nötigung und der Mißhandlung eines Vorgesetzten auch das gemeinsame Verharren im Ungehorsam gegenüber dem Kapitän oder einem anderen Vorgesetzten trotz vorhergehender Abmahnung mit Strafe bedroht sein. Die angeordnete Strafe beträgt Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren und wenn die Weigerung mit Waffen geschehen ist bis zu drei Jahren. Hinsichtlich der Waffe darf auf die Ausführungen zu § 48 verwiesen werden. Die höhere Strafe soll auch gegen die Anführer der Gehorsamsverweigerung verhängt werden.

Zu § 51

Wie der Entwurf die auf dem Schiff Kommandierenden gegen Angriffe schützt, so sucht er ebenso zu verhindern, daß die Kommandierenden mit der ihnen anvertrauten Gewalt Mißbrauch treiben. Dem Kapitän und seinen Offizieren kommt Disziplinargewalt sowohl über die Schiffsmannschaft als auch über die sonstigen an Bord befindlichen Personen zu. Durch die dem Amtsmißbrauch (§ 302 StGB) nachgebildete Bestimmung sollen daher alle auf dem Schiff befindlichen Personen geschützt werden.

Erfüllt der Mißbrauch der Gewalt noch den Tatbestand eines anderen Deliktes, etwa der Freiheitsberaubung oder der Körperverletzung, so sind die Bestimmungen über das Zusammenreffen strafbarer Handlungen nach § 28 StGB anzuwenden, weshalb die hier angedrohte Strafe verhältnismäßig niedrig bemessen werden konnte.

Zu § 52

Wie der Mißbrauch durch den Vorgesetzten ein Gegenstück zum Amtsmißbrauch bildet, stellen die Pflichtverletzungen in Beziehung auf Schiffsurkunden ein Gegenstück zu den Urkundendelikten im Amt dar. Sie bilden ein Sonderdelikt der Kapitäne und Besatzungsmitglieder, weshalb die Strafdrohung auch höher ist als in den §§ 223 oder 229 StGB, jedoch geringer als in § 311 StGB. Im übrigen entspricht die Strafbestimmung dem § 311 bzw. dem § 313 StGB.

Unter die Strafdrohung fällt das Fälschen, Verfälschen und Unterdrücken von Schiffsurkunden und die Falschbeurkundung in einer solchen. Vorgeschriebene Urkunden sind die, mit denen sich das Schiff nach einem Gesetz oder einer Verordnung ausweisen können muß. Das sind vor allem die im § 25 angeführten Schiffsapapiere und Tagebücher.

Zu § 53

Ein Anliegen des vorliegenden Entwurfes ist es auch, die Verwendung österreichischer Seeschiffe für die Landesversorgung in Krisenfällen zu sichern. Zur Sicherstellung dieses Anliegens soll unter anderem die Strafbestimmung des § 53 dienen.

Zu § 54

Die im **Abs. 1** vorgesehene Regelung geht davon aus, daß die meisten der im **Abs. 2** angeführten strafbaren Tatbestände nur im Ausland begangen werden können, weshalb es notwendig ist, die Ausnahme vom Grundsatz des § 2 VStG 1950 zu statuieren. Ergänzend hiezu ist festzuhalten, daß der im **Abs. 2** vorgesehene Strafkatalog taxativen Charakter hat.

Nach den Bestimmungen des **Abs. 3** sollen Verwaltungsstrafen in Fällen eines gleichzeitigen

Straftatbestandes nach dem Strafgesetz ausgeschlossen werden.

Die im **Abs. 4** vorgesehene Regelung soll der Behörde die Zustellung von Bescheiden im Rahmen von Verwaltungsstrafverfahren an Besatzungsmitglieder ermöglichen, da diese, vor allem ausländische, in der Regel über keinen Wohnsitz im Inland und auch nicht über einen Vertreter oder Zustellungsbevollmächtigten im Inland verfügen. Es ist daher beabsichtigt, den Eigentümer, mit dem das Besatzungsmitglied einen Heuervertrag abgeschlossen hat, kraft Gesetzes als Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigten im Sinne der §§ 10 und 26 AVG 1950 zu erklären. Diese Regelung soll jedoch nicht Platz greifen, wenn das Besatzungsmitglied selbst über einen Vertreter bzw. Zustellungsbevollmächtigten mit dem Wohnsitz im Inland verfügt.

Zu § 55

Bereits im § 11 des Erfüllungsgesetzes ist die Zuständigkeit des Amtes für Schifffahrt für das Verwaltungsstrafverfahren festgelegt worden. **Abs. 1** des vorliegenden Gesetzentwurfes bringt somit in dieser Hinsicht eine Erweiterung des Zuständigkeitsbereiches dieses Amtes. Der Instanzenzug soll an den Bundesminister für Verkehr gehen (**Abs. 2**).

Zu § 56

Durch diese Bestimmung soll klargestellt werden, daß bisher erteilte Berechtigungen zur Führung der österreichischen Seeflagge weiterhin gültig bleiben. Ergänzend zu diesen Verleihungsbescheiden soll den Flaggenberechtigten von Amts wegen ein Seebrief ausgestellt werden.

Zu § 57

Im § 57 sollen die im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des im Entwurf vorliegenden Gesetzes notwendigen Rechtsangleichungen bestehender, überwiegend schiffahrtsrechtlicher Vorschriften vorgenommen werden. Eine gewisse Bedeutung haben die beabsichtigten Änderungen des Vierten Buches des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897, GBlÖ Nr. 86/1939, in der Fassung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937, dRGBl. I S 891. Aus Zweckmäßigkeitsgründen wird als Fundstelle des Stammgesetzes nicht die seinerzeitige Verlautbarung im Reichsgesetzblatt, sondern die Verlautbarung im Gesetzblatt für das Land Österreich aus dem Jahr 1939 angeführt, weil sie diejenige Fassung enthält, die am 1. März 1939 in Österreich erstmals in Kraft getreten ist, während der ursprüngliche Text für Österreich nie rechtswirksam wurde. Das Vierte Buch wird deshalb hervorgehoben, weil sich die durch das Gesetz

vom 10. August 1937, dRGBl. I S 891, getroffenen Änderungen ausschließlich darauf beziehen. Diese Novelle wurde zwar schon vor dem Inkrafttreten des Handelsgesetzbuches in Österreich erlassen, aber erst durch die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Seefrachtrecht vom 5. Dezember 1939, dRGBl. I S 2501, mit Wirkung vom 1. Jänner 1940 in Kraft gesetzt. In dem mit Wirkung vom 1. März 1939 kundgemachten Text des Handelsgesetzbuches war daher diese Novelle noch nicht berücksichtigt.

Die Bestimmung der **Z 1 lit. a** soll klarstellen, daß das Arbeitsvertragsverhältnis von der Abberufung als Kapitän völlig unabhängig ist und nicht bloß Schadenersatzansprüche wegen vorzeitiger Auflösung des Arbeitsvertrages entstehen.

Die Bestimmung der **Z 1 lit. b** soll der Anpassung an das B-VG dienen.

Die in der Bestimmung der **Z 1 lit. c** enthaltene Regelung soll der Klarstellung dienen, welche Behörde zuständig ist.

Durch die Bestimmung der **Z 1 lit. d** soll die Haftungsgrenze, die derzeit mit „1 250 Reichsmark“, das sind 1 250 S, nicht mehr dem Geldwert entspricht, angehoben werden. Die derzeitige Regelung ist nun zwar insofern grundsätzlich unbefriedigend, als die Haftungsgrenze jeweils auf eine Einheit abstellt, was nicht sachgemäß scheint. Auf der XII. Diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel 1967/1968 ist daher ein Abkommen unterzeichnet worden, das unter anderem die Haftungshöchstgrenzen sowohl nach Einheit als auch nach Gewicht festlegen sollte (sogenannte „Visby-rules“). Es käme nun in Betracht, diese Regeln zu übernehmen, zumal Österreich dem der geltenden Fassung des § 660 zugrunde liegenden Internationalen Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente nicht beigetreten ist. Nach der letzten Entwicklung dürften jedoch auch die „Visby-rules“ nicht in Kraft treten, im Rahmen der UNCITRAL wurde vielmehr ein neues Übereinkommen über die Güterbeförderung auf See ausgearbeitet, das nur eine Haftungsbegrenzung nach Gewicht vorsieht. Österreich bereitet die Ratifikation dieses Übereinkommens (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978, sogenannte „Hamburg Rules“) vor, dessen Inkrafttreten jedoch erst in einigen Jahren zu erwarten ist.

Vorläufig soll daher die geltende Art der Haftungsbegrenzung beibehalten und nur der Betrag angemessen erhöht werden. Im Internationalen Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente ist ein Betrag von 100 Pfund genannt; das würde einem Betrag von

rund 3 000 S entsprechen. Den tatsächlichen Geldwertverhältnissen und der auch in der Bundesrepublik Deutschland derzeit geltenden Haftungsgrenze von 1 250 DM entspricht jedoch eher ein Betrag von 10 000 S.

Die Bestimmung der **Z 1 lit. e** ist durch die im § 26 Abs. 2 vorgesehene Regelung überflüssig.

Die in der Bestimmung der **Z 1 lit. f** vorgesehene Regelung soll der Klarstellung dienen, welche Behörde zuständig ist.

Die in der **Z 1 lit. g, h, i und j** vorgesehene Regelung soll eine Anpassung an das österreichische Sozialversicherungsrecht bewirken. Alle Beiträge zur Sozialversicherung (sowohl die Dienstgeberbeiträge als auch die vom Dienstgeber einbehaltenen, aber noch nicht abgelieferten Dienstnehmerbeiträge) sollen daher zu den Schiffsgläubigerrechten gehören.

Die Bestimmung der **Z 2** sieht eine Änderung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 99/1952, vor. Gemäß dem darin festgelegten Wirkungskreis dieser Arbeitnehmerschutzbehörde obliegt die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer dem Bundesministerium für Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, lediglich hinsichtlich der Binnenschifffahrt, da zum Zeitpunkt der Erlassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes bzw. bei dessen Novellierung im Jahre 1957 eine Regelung für die Seeschifffahrt nicht notwendig erschien. Da auf Grund des Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 143/1974, vom Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion unter anderem die der Aufsicht der Land- und Forstwirtschaftsinspektionen, der bergbehördlichen Aufsicht und der Aufsicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates unterstehenden Betriebe ausgenommen sind, wäre auf Grund dieser negativen Kompetenz derzeit für die Seeschifffahrt die Arbeitsinspektion zuständig. Im Hinblick auf die weitgreifende Regelung des Arbeitnehmerschutzes bei der Binnenschifffahrt im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion scheint es zweckmäßig, auch den Arbeitnehmerschutz bei der Seeschifffahrt nicht von der allgemeinen Arbeitsinspektion, sondern ebenfalls vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wahrnehmen zu lassen.

Die in der Bestimmung der **Z 3** beabsichtigte Regelung soll eine Änderung des Erfüllungsgesetzes hinsichtlich der Frage der Zuständigkeit bringen. Derzeit ist nach dem Seeflaggengesetz für alle schiffrechtsrechtlichen Belange der Bundesminister für Verkehr zuständig. Zur Vollziehung des Erfüllungsgesetzes ist, von wenigen Vorbehalten zugunsten des Bundesministers für Verkehr abgesehen, das Amt für Schifffahrt berufen. So steht etwa nach geltendem Recht die Verleihung des Rechtes zur Führung der österreichischen Seeflagge, die unter anderem auch von der

Erfüllung nautisch-technischer Voraussetzungen abhängig ist, dem Bundesminister für Verkehr zu, während die Überwachung dieser Belange nach der Flaggenverleihung vom Amt für Schifffahrt wahrzunehmen ist. Dieser Dualismus hat jedoch in der Praxis nicht nur zu einem erhöhten Arbeitsaufwand geführt, sondern auch die Übersichtlichkeit in der Führung der Verwaltung erschwert. Aus Zweckmäßigkeitsgründen erscheint daher geboten, die Zuständigkeiten nach dem im Entwurf vorliegenden Gesetz, welches unter anderem an die Stelle des Seeflaggengesetzes treten soll, und nach dem Erfüllungsgesetz bei einer Behörde, nämlich dem Bundesminister für Verkehr, zu vereinen, wie etwa in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz üblich, und das Amt für Schifffahrt auf die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren zu beschränken.

Zu § 58

Durch diese Bestimmung sollen alle früheren noch in Geltung stehenden Rechtsvorschriften auf dem durch den vorliegenden Entwurf erfaßten Gebiet ihre Wirksamkeit verlieren.

Zu § 59

Der vorgesehene Zeitpunkt (**Abs. 1**) bietet die Möglichkeit, die zu erlassende Durchführungs-

verordnung (Seeschifffahrts-Verordnung), die gleichzeitig mit dem im Entwurf vorliegenden Gesetz in Kraft treten soll, so zeitgerecht kundzumachen, daß den hievon betroffenen Normadressaten ein gewisser Zeitraum zur Vorbereitung gesichert ist.

Zu § 60

Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr für die Vollziehung des vorgeschlagenen Bundesgesetzes entspricht der im Bundesministerien-gesetz, BGBl. Nr. 389/1973, getroffenen Regelung des Wirkungsbereiches der Bundesministerien.

Die besonders genannten Bestimmungen des Entwurfes, bei denen das Einvernehmen mit den im **Abs. 1 Z 3 bis 9** genannten Bundesministern für Auswärtige Angelegenheiten, für Landesverteidigung, für Soziale Verwaltung, für Justiz, für Inneres, für Gesundheit und Umweltschutz und für Finanzen herzustellen sein wird, berühren militärische Angelegenheiten sowie Angelegenheiten der Außenpolitik und des Völkerrechtes (Z 3 und 4), des Arbeitsrechtes (Z 5), des Zivil- und Strafrechtes (Z 6), des Personenstandes (Z 7), der Gesundheitspflege und -vorsorge sowie des Arbeitnehmerschutzes (Z 8), der Wirtschaftspolitik und des Bundesvermögens (Z 9), also Sachgebiete, die in den Wirkungsbereich der genannten Bundesminister fallen.

**Gegenüberstellung der gesetzlichen Bestimmungen in der geltenden
und in der Fassung des Entwurfes**

Geltende Fassung:

Neue Fassung:

Handelsgesetzbuch

§ 57 Z 1 lit. a Seeschiffahrtsgesetz

§ 545

Der Schiffer kann, selbst wenn das Gegenteil vereinbart ist, jederzeit von dem Reeder entlassen werden, jedoch unbeschadet seines Anspruchs auf Entschädigung.

Der Schiffer kann, selbst wenn das Gegenteil vereinbart ist, vom Reeder jederzeit aus dieser Funktion enthoben werden. Die Rechte aus dem Arbeitsvertrag werden hiedurch nicht berührt.

§ 57 Z 1 lit. b Seeschiffahrtsgesetz

§ 545

§ 553 Abs. 5

Ein Schiffer, der wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland zurückgeblieben ist, kann mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes oder des Seemannsamts nach einem deutschen Hafen überführt werden. Ist der Schiffer außerstande, die Zustimmung zu erteilen, oder verweigert er sie ohne berechtigten Grund, so kann sie nach Anhörung eines Arztes durch das Seemannsamt des Aufenthaltsorts ersetzt werden.

Ein Schiffer, der wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland zurückgeblieben ist, kann mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes in sein Heimatland überführt werden.

§ 553 Abs. 5

§ 57 Z lit. c Seeschiffahrtsgesetz

§ 553 Abs. 11

Bei Streit zwischen dem Schiffer und seinem Reeder über die Krankenfürsorge entscheidet vorläufig das Seemannsamt, das zuerst angerufen wird.

Bei Streit zwischen dem Schiffer und seinem Reeder über die Krankenfürsorge entscheidet vorläufig der Bundesminister für Verkehr.

§ 553 Abs. 11

§ 57 Z 1 lit. d Seeschiffahrtsgesetz

§ 660

In jedem Fall haftet der Verfrachter für jede Packung oder Einheit bis zu einem Höchstbetrag von 1 250 Reichsmark, wenn nicht der Ablader die Art und den Wert des Gutes vor dem Beginn der Einladung angegeben hat und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist.

In jedem Fall haftet der Verfrachter für jede Packung oder Einheit bis zu einem Höchstbetrag von 10 000 S, wenn nicht der Ablader die Art und den Wert des Gutes vor dem Beginn der Einladung angegeben hat und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist.

§ 660

§ 57 Z 1 lit. e Seeschiffahrtsgesetz

§ 675

Stirbt ein Reisender, so ist der Schiffer verpflichtet, in Ansehung des an Bord befindlichen Reiseguts des Verstorbenen das Interesse der Erben nach den Umständen des Falles in geeigneter Weise wahrzunehmen.

§ 26 Abs. 2 Seeschiffahrtsgesetz

(2) Stirbt jemand an Bord eines österreichischen Seeschiffes, so sind die von dem Verstorbenen mitgeführten Gegenstände vom Kapitän in einem Inventar zu verzeichnen und über etwa vom Verstorbenen mitgeführte letztwillige Verfügungen eine Niederschrift zu verfassen, in der Angaben über die äußere Form, gegebenenfalls auch über die Seitenanzahl und den Zeitpunkt der Errichtung der letztwilligen Verfügungen enthalten sein müssen. Das Inventar und die Niederschrift sind auch von einem weiteren Mitglied der Schiffsbesatzung zu unterschreiben. Soweit letztwillige Verfügungen verschlossen sind, dürfen sie nicht geöffnet werden. Vorhandene Gegen-

Geltende Fassung:

§ 749 Abs. 3

Gegen den Verteilungsplan ist Einspruch bei demjenigen Seemannsamt zulässig, welches nach Bekanntgabe des Planes zuerst angegangen werden kann. Das Seemannsamt entscheidet nach Anhörung der Beteiligten endgültig, unter Ausschluß des Rechtswegs, über den Einspruch und eine etwaige andere Verteilung. Beglaubigte Abschrift der Entscheidung ist dem Reeder vom Seemannsamt mit tunlichster Beschleunigung mitzuteilen.

§ 754

10. die Forderungen, welche der Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften über die Unfallversicherung und der Versicherungsanstalt nach den Vorschriften über die Invalidenversicherung gegen den Reeder zustehen.

§ 768

Die Forderungen, welche dieselbe Reise betreffen, sowie diejenigen, welche als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind (§ 767), werden in nachstehender Ordnung berichtet:

1. die öffentlichen Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren (§ 754 Nr. 2);
2. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3);
3. die Lotsengelder sowie die Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten (§ 754 Nr. 4), die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei (§ 754 Nr. 5), die Forderungen aus den von dem Schiffer in Notfällen abgeschlossenen Bodmerei- und sonstigen Kreditgeschäften sowie die diesen Forderungen gleichzuachtenden Forderungen (§ 754 Nr. 6);
4. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Ladungsgütern und Reisegut (§ 754 Nr. 7);

Neue Fassung:

stände und letztwillige Verfügungen des Verstorbenen, das Inventar und die Niederschrift sind zu verwahren und ehestens dem nächsten österreichischen Konsul zu übergeben.

§ 57 Z 1 lit. f Seeschiffahrtsgesetz

§ 749 Abs. 3

Gegen den Verteilungsplan ist Einspruch beim Bundesminister für Verkehr zulässig. Der Bundesminister für Verkehr entscheidet nach Anhörung der Beteiligten endgültig über den Einspruch und eine etwaige andere Verteilung. Die Entscheidung ist dem Reeder vom Bundesminister für Verkehr mitzuteilen.

§ 57 Z 1 lit. g Seeschiffahrtsgesetz

§ 754

10. die Beiträge zur Sozialversicherung der Schiffsbesatzung.

§ 57 Z 1 lit. h Seeschiffahrtsgesetz

§ 768

Die Forderungen, welche dieselbe Reise betreffen, sowie diejenigen, welche als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind (§ 767), sind in nachstehender Ordnung zu berichten:

1. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3);
2. die Beiträge zur Sozialversicherung der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 10);
3. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Ladungsgütern und Reisegut (§ 754 Nr. 7);
4. die Lotsengelder sowie die Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten (§ 754 Nr. 4), die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei (§ 754 Nr. 5), die Forderungen aus den von dem Schiffer in Notfällen abgeschlossenen Bodmerei- und sonstigen Kreditgeschäften sowie die diesen Forderungen gleichzuachtenden Forderungen (§ 754 Nr. 6);

Geltende Fassung:

5. die im § 754 unter Nr. 8, 9 aufgeführten Forderungen.

§ 769

Von den im § 768 unter Nr. 1, 2, 4, 5 aufgeführten Forderungen sind die dort unter derselben Nummer aufgeführten gleichberechtigt.

Von den im § 768 unter Nr. 3 aufgeführten Forderungen geht dagegen die später entstandene der früher entstandenen vor; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt.

Hat der Schiffer aus Anlaß desselben Notfalls verschiedene Geschäfte abgeschlossen (§ 754 Nr. 6), so gelten die daraus herrührenden Forderungen als gleichzeitig entstanden.

Forderungen aus Kreditgeschäften, namentlich aus Bodmereiverträgen, die von dem Schiffer zur Berichtigung früherer unter § 768 Nr. 3 fallender Forderungen eingegangen sind, sowie Forderungen aus Verträgen, die von ihm behufs einer Verlängerung der Zahlungszeit oder behufs der Anerkennung oder Erneuerung solcher früheren Forderungen abgeschlossen sind, haben auch dann, wenn das Kreditgeschäft oder der Vertrag zur Fortsetzung der Reise notwendig war, nur dasjenige Vorzugsrecht, welches der früheren Forderung zustand.

§ 770

Die im § 754 unter Nr. 10 bezeichneten Forderungen stehen allen übrigen Forderungen von Schiffsgläubigern ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung nach.

Neue Fassung:

5. die im § 754 unter Nr. 8, 9 aufgeführten Forderungen;
6. die öffentlichen Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren (§ 754 Nr. 2).

§ 57 Z 1 lit. i Seeschiffahrtsgesetz**§ 769**

Von den im § 768 unter Nr. 1, 2, 3, 5, 6 aufgeführten Forderungen sind die dort unter derselben Nummer aufgeführten gleichberechtigt.

Von den im § 768 unter 4 aufgeführten Forderungen geht dagegen die später entstandene der früher entstandenen vor; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt.

Hat der Schiffer aus Anlaß desselben Notfalls verschiedene Geschäfte abgeschlossen (§ 754 Nr. 6), so gelten die daraus herrührenden Forderungen als gleichzeitig entstanden.

Forderungen aus Kreditgeschäften, namentlich aus Bodmereiverträgen, die von dem Schiffer zur Berichtigung früherer unter § 768 Nr. 4 fallender Forderungen eingegangen sind, sowie Forderungen aus Verträgen, die von ihm behufs einer Verlängerung der Zahlungszeit oder behufs der Anerkennung oder Erneuerung solcher früheren Forderungen abgeschlossen sind, haben auch dann, wenn das Kreditgeschäft oder der Vertrag zur Fortsetzung der Reise notwendig war, nur dasjenige Vorzugsrecht, welches der früheren Forderung zustand.

§ 57 Z 1 lit. j Seeschiffahrtsgesetz**§ 770**

Die im § 754 unter Nr. 10 bezeichneten Forderungen stehen allen übrigen Forderungen von Schiffsgläubigern ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung nach, soweit sie nicht unter § 768 Nr. 2 fallen.

Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz**§ 57 Z 2 Seeschiffahrtsgesetz****§ 1**

(4) bei der Binnenschiffahrt auf allen Schiffen, schwimmenden Anlagen und Geräten sowie bei den binnenschiffahrtseigenen Anlagen, Einrichtungen und Hilfsbetrieben, die ausschließlich oder überwiegend Zwecken von Binnenschiffahrtsunternehmungen dienen, und zwar auch dann, wenn sie sich ganz oder teilweise an Land befinden, einschließlich der Regiebauten, ausgenommen jedoch Werften, die nicht nur einer Schiffahrtsunternehmung dienen,

§ 1

(4) bei der Schiffahrt (Binnen- und Seeschiffahrt) auf allen Schiffen, schwimmenden Anlagen und Geräten sowie bei den binnenschiffahrtseigenen Anlagen, Einrichtungen und Hilfsbetrieben, die ausschließlich oder überwiegend Zwecken von Binnenschiffahrtsunternehmungen dienen, und zwar auch dann, wenn sie sich ganz oder teilweise an Land befinden, ausgenommen jedoch Werften, die nicht nur einer Schiffahrtsunternehmung dienen.

40

487 der Beilagen

Geltende Fassung:

Neue Fassung:

Erfüllungsgesetz**§ 57 Z 3 lit. a Seeschiffahrtsgesetz****§ 1**

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

§ 1

(4) Österreichische Seeschiffe sind Seeschiffe, die nach dem Seeschiffahrtsgesetz zur Seefahrt zugelassen sind.

§ 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.

§ 57 Z 3 lit. b und c Seeschiffahrtsgesetz**§ 11**

(1) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes — ausgenommen für Verwaltungsstrafverfahren — ist der Bundesminister für Verkehr.

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

(2) Das Amt für Schifffahrt (§ 31 des Schifffahrtspolizeigesetzes, BGBl. Nr. 91/1971) ist für Verwaltungsstrafverfahren nach diesem Bundesgesetz zuständig.

(3) 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) ...

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

(5) ...

(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.

(6) ...