



Sachbearbeiter:

Dr. Viktor Siegl

Tel. 65 66 36/DW 29

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für Verkehr

als

Oberste Schifffahrtsbehörde

1010 Wien, Kärntner Ring 8

Zl. 25.011/2-I/8-1980

Gesetzesentwurf

39 80

Datum 1980-05-14

Verteilt 1980-05-14

Dr. Klaus Großer

1. An die Abteilung Pr.
2. " das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien I.,
3. " " Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Wien I.,
4. " " Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien I.,
5. " " Bundesministerium für Finanzen, Wien I.,
6. " " Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz, Wien I.,
7. " " Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie, Wien I.,
8. " " Bundesministerium für Inneres, Wien I.,
9. " " Bundesministerium für Justiz, Wien I.,
10. " " Bundesministerium für Landesverteidigung, Wien I.,
11. " " Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Wien I.,
12. " " Bundesministerium für soziale Verwaltung, Wien I.,
13. " " Bundesministerium für Unterricht und Kunst, Wien I.,
14. " " Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung, Wien I.,
15. " den Landeshauptmann von Wien als Schifffahrtsbehörde, Wien I.,
16. " " Landeshauptmann von Niederösterreich als Schifffahrtsbehörde, Wien I.,
17. " " Landeshauptmann von Oberösterreich als Schifffahrtsbehörde, Postfach 275, 4010 Linz,
18. " " Landeshauptmann von Salzburg als Schifffahrtsbehörde, 5020 Salzburg,
19. " " Landeshauptmann von Steiermark als Schifffahrtsbehörde, 8010 Graz,

20. An den Landeshauptmann von Kärnten als Schifffahrtsbehörde,
9020 Klagenfurt,
21. " " Landeshauptmann von Tirol als Schifffahrtsbehörde,
6010 Innsbruck,
22. " " Landeshauptmann von Vorarlberg als Schifffahrts-
behörde, 6901 Bregenz,
23. " " Landeshauptmann von Burgenland als Schifffahrts-
behörde, 7000 Eisenstadt,
24. " die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Österreichs, 1010 Wien, Löwelstraße 16,
25. " den Österreichischen Arbeiterkammertag,
1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20 - 22,
26. " die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft,
Verkehrspolitische Abteilung,
1011 Wien, Stubenring 18,
27. " " Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer
beim Amt der N.Ö. Landesregierung,
1014 Wien, Herrengasse 11 - 13,
28. " " Bundes-Ingenieurkammer,
1040 Wien, Karlsgasse 9,
29. " den Österreichischen Rechtsanwaltskammertag,
1011 Wien, Rotenturmstraße 13,
30. " " Österreichischen Städtebund, 1082 Wien, Rathaus,
31. " die Österreichische Unterkommission für Sport- und
Vergnügungsschifffahrt,
z.Hd.Herrn Gen.Dir.Dkfm.Dr. Hans Georg WURMBÜCK,
p.Adr. Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft,
Postfach 167, 1031 Wien,
32. " das Amt für Schifffahrt, im Hause.

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes über die
Seeschifffahrt und über eine Änderung
des Handelsgesetzbuches, des Verkehrs-
Arbeitsinspektionsgesetzes und des Er-
füllungsgesetzes, BGBl.Nr. 382/1972,
(Seeschifffahrtsgesetz 1980) - Durch-
führung des Begutachtungsverfahrens

Das Bundesministerium für Verkehr, Oberste Schifffahrtsbehörde, beehrt sich, den obbezeichneten Gesetzentwurf mit Anlage samt Erläuterungen und Gegenüberstellung mit dem Ersuchen zu übermitteln, hiezu bis längstens

20. Juni 1980

anher Stellung zu nehmen. Sollte bis zum genannten Zeitpunkt eine Äußerung nicht vorliegen, darf angenommen werden, daß dagegen keine Einwände bestehen.

Wie bereits im Allgemeinen Teil der Erläuterungen näher ausgeführt wird, soll die vorgesehene gesetzliche Regelung vor allem dazu dienen, eine Gesamtkodifikation der Vorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt herbeizuführen und eine Grundlage für den Aufbau einer eigenen Versorgungsflotte zu schaffen. Der Entwurf sieht auch die Aufhebung der Seeschifffahrts-Verordnung, BGBl.Nr. 625/1973, in der Fassung der Verordnungen BGBl.Nr. 446/1976 und BGBl.Nr. 159/1978, und deren Ersetzung durch eine neue, umfassende Verordnung vor, die zum gleichen Zeitpunkt wie das Seeschifffahrtsgesetz in Kraft treten soll und in absehbarer Zeit der Begutachtung zugeführt wird.

Wien, 1980 05.05
Für den Bundesminister:
Dr. Halbmayer

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Reinhold

1/1

Bundesministerium für Verkehr

als

Oberste Schifffahrtsbehörde

1010 Wien, Körntnerring 8

Zl. 25.011/2-I/8-1980

Dem

P r ä s i d i u m

des Nationalrates

Parlament

1010 W i e n

- ././ zur gefälligen Kenntnisnahme unter gleichzeitiger Übermittlung von 22 Exemplaren des Gesetzentwurfes mit Anlage samt Erläuterungen und Gegenüberstellung.

Wien, 1980 05 05
Für den Bundesminister:
Dr.Halbmayer

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



No. 

REPUBLIK ÖSTERREICH



REPUBLIC OF AUSTRIA

Seebrief

Certificate of Maritime 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

No. 1111

Auf Grund des § 7 des Seeschiffahrtgesetzes 1980, 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

(Verlängerungen siehe Seite 4)

In accordance with § 7 of the Federal Law on maritime navigation 1980, BGBl.Nr., of

owner of the sea-going vessel

is authorized and bound to fly on the above-mentioned vessel the Austrian maritime flag.

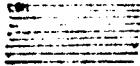
This certificate expires on

(Extensions see page 4)

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 - Boat Yard:
6. Zeit und Ort der Erbauung:
Date and place 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 - Beam:
 - c) Tiefgang - Draught:
 - d) Brutto-Tonnage - Gross-tonnage:
 - e) Netto-Tonnage - Net-tonnage:
9. Antriebsmittel - Means of propulsion:
 - a) Art (Diesel/Benzin)
Type (diesel/petrol)
 - b) Antriebsleistung
Engine power
 - c) Fabrikat
Manufacturer
 - d) Motor-Nummer
Engine No.

No.



Verlängerungen der Gültigkeitsdauer und nachträgliche Änderungen:
Extensions of validity and additional alterations:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

E n t w u r f**S e e s c h i f f a h r t s g e s e t z 1 9 8 0**

I. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen	Seite
§ 1 Geltungsbereich	1
§ 2 Begriffsbestimmungen	1
§ 3 Flaggenführung und Reedereizeichen	3
§ 4 Kennzeichen	3
§ 5 Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit und der immerwährenden Neutralität der Republik Österreich	4
§ 6 Allgemeiner Gerichtsstand	5
 II. Abschnitt: Zulassung zur Seeschifffahrt und Eintragung	
§ 7 Allgemeines	6
§ 8 Zulassung zur Seeschifffahrt	6
§ 9 Eintragung in das Seeschiffsregister	10
§ 10 Erlöschen und Widerruf der Zulassung	10
 III. Abschnitt: Sondervorschriften für Jachten	
§ 11 Allgemeines	13
§ 12 Kennzeichen	13
§ 13 Zulassung	13
§ 14 Verzeichnis	14
§ 15 Befähigungsausweise	15

IV. Abschnitt: Betrieb österreichischer Seeschiffe		Seite
§ 16	Der Reeder	16
§ 17	Betriebliche Maßnahmen	16
§ 18	Versicherung	16
§ 19	Überlassung	16
 V. Abschnitt: Führung österreichischer Seeschiffe		
§ 20	Der Kapitän	17
§ 21	Sorge für sichere Fahrt	17
§ 22	Ordnung an Bord	18
§ 23	Hilfeleistung in Seenot	18
§ 24	Verkehr mit österreichischen Konsuln	18
§ 25	Schiffspapiere und Tagebücher	18
§ 26	Strafrechtliche Befugnisse	19
§ 27	Geburten und Sterbefälle	20
 VI. Abschnitt: Besatzung österreichischer Seeschiffe		
§ 28	Zusammensetzung der Besatzung	22
§ 29	Ärztliche Untersuchung	23
§ 30	Musterrolle	24
§ 31	Befähigungsausweise für Kapitäne und Schiffsoffiziere	25
§ 32	Befähigungsausweis für Vollmatrosen	26
§ 33	Befähigungsausweis für Schiffsköche	27
§ 34	Seedienstbuch	27

	Seite
§ 35 Krankenfürsorge an Bord	28
§ 36 Verproviantierung und Verköstigung der an Bord befindlichen Personen	28
§ 37 Quartiterräume und Gegenstände des persönlichen Bedarfes der Besatzung	29
§ 38 Beschwerden der Besatzungsmitglieder	30

VII. Abschnitt: Förderungsmaßnahmen

§ 39 Zweck der Förderung	31
§ 40 Anspruch	31
§ 41 Arten der Förderung	31
§ 42 Höhe der Beitragsleistung	32
§ 43 Voraussetzungen	32
§ 44 Mehrfache Förderung	32
§ 45 Überprüfung durch Organe des Bundes	33
§ 46 Begrenzung	33
§ 47 Förderung der Ausbildung zu seemännischen Berufen	33
§ 48 Rückzahlung von Geldzuwendungen	34

VIII. Abschnitt: Gerichtliche Strafen

§ 49 Seeraub	35
§ 50 Seeräubertum	35

	Seite
§ 51 Nötigung eines Vorgesetzten	35
§ 52 Mißhandlung eines Vorgesetzten	36
§ 53 Meuterei im Schiffsdienst	36
§ 54 Verweigerung des Gehorsams	37
§ 55 Mißbrauch der Gewalt durch den Vorgesetzten	37
§ 56 Pflichtverletzung in Beziehung auf Schiffsurkunden	37
§ 57 Mißachtung behördlicher Anordnungen	38
 IX. Abschnitt: Verwaltungsstrafen	
§ 58 Strafbestimmungen	39
§ 59 Strafbehörde	43
 X. Abschnitt: Übergangsbestimmungen	
§ 60	44
 XI. Abschnitt: Änderung bestehender Rechtsvorschriften	
§ 61	45
 XII. Abschnitt: Außerkrafttreten bestehender Rechts- vorschriften	
§ 62	48
 XIII. Abschnitt: Inkrafttreten	
§ 63	51
 XIV. Abschnitt: Vollziehung	
§ 64	52

... Bundesgesetz vom über
die Seeschifffahrt und über eine Änderung des
Handelsgesetzbuches, des Verkehrs-Arbeits-
inspektionsgesetzes und des Erfüllungsgesetzes,
BGBl.Nr. 382/1972, (Seeschifffahrtsgesetz 1980)

Der Nationalrat hat beschlossen:

I. A b s c h n i t t

Allgemeine Bestimmungen

fett

G e l t u n g s b e r e i c h

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

B e g r i f f s b e s t i m m u n g e n

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. "österreichisches Seeschiff":
ein Seeschiff, das zur Seeschifffahrt zugelassen ist;

2. "S e e s c h i f f": ein Fahrzeug, das nach Größe, Bauart und Ausrüstung für Fahrten auf See verwendet werden kann (Fahrgastschiff, Frachtschiff, Sonderfahrzeug, Yacht). 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. "F a h r g a s t s c h i f f": ein Fahrzeug, das für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen bestimmt ist;
4. "F r a c h t s c h i f f": ein Fahrzeug, das für die Beförderung von Gütern bestimmt ist;
5. "S o n d e r f a h r z e u g": jedes der folgenden Arten von Fahrzeugen;
 - a) Schlepper, Fischereifahrzeuge, Barkassen usw.,
 - b) schwimmende Geräte (Bagger, Schwimmkräne, Rammen, Bohrinseln, Hubinseln usw.),
 - c) Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb (Leichter, Prahme usw.);
6. "Y a c h t": ein Fahrzeug, das für Sport- oder Vergnügungszwecke bestimmt ist;
7. "R e e d e r": der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden österreichischen Seeschiffes (§ 484 HGB);
8. "S e e s c h i f f s r e g i s t e r": das vom Bezirksgericht Innere Stadt Wien geführte Verzeichnis österreichischer Seeschiffe;
9. "R e g i s t e r h a f e n": der bei Registrierung von österreichischen Seeschiffen vorgeschriebene Heimathafen Wien;
10. "S e e b r i e f": die vom Bundesministerium für Verkehr nach dem Muster der Anlage zu diesem Bundesgesetz ausgestellte Urkunde für österreichische Seeschiffe.

./.

F l a g g e n f ü h r u n g u n d R e e d e r e i z e i c h e n

§ 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, waag-rechten 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.

K e n n z e i c h e n

§ 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 8 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.

M a ß n a h m e n z u r W a h r u n g d e r
S i c h e r h e i t u n d d e r i m m e r -
w ä h r e n d e n N e u t r a l i t ä t d e r
R e p u b l i k Ö s t e r r e i c h

§ 5. Der Bundesminister für Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten 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 österreichischen Seeschiffen insbesondere das Befahren be-

stimmter 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.

A l l g e m e i n e r G e r i c h t s s t a n d

§ 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 dieser 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 außerhalb der Republik Österreich 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.

I I. A b s c h n i t t

Zulassung zur Seeschifffahrt und Eintragung

rett

A l l g e m e i n e s

§ 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 (§ 3) 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 oder beglaubigter Kopie stets an Bord mitgeführt wird.**

Z u l a s s u n g z u r S e e s c h i f f f a h r t

§ 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 verstoßenden 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 Ausgangs-abgaben, der Abgabenhhehlerei nach § 37 Abs. 1 des Finanzstrafgesetzes, BGBl.Nr. 129/1958, der Hinterziehung von Monopoleinnahmen, des vorsätzlichen Eingriffes in ein staatliches Monopolrecht oder der Monopolhehlerei 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 % Eigentümer des Seeschiffes ist;
2. einer Personengesellschaft des Handelsrechtes, wenn mehr als 75 % 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 % 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 Schifffahrtsbetriebes hinreichenden Ausmaß verfügt und diese Mittel zu mehr als 75 % 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. Z 3;
2. der Bewerber nachweist, daß das Seeschiff, falls es bereits im Register eines anderen Staates eingetragen war, dort gelöscht ist;
3. die Gewähr dafür geboten ist, daß der Bewerber, der Kapitän und die Besatzung das Ansehen der Republik Österreich nicht schädigen;
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.

(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 juristischen Personen muß letztlich die erforderliche Mehrheit von Beteiligten die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 lit. a bis c oder Z 4 erfüllen.

(5) Abweichend von den Bestimmungen des Abs. 1 Z 1 bis 4 genügt ein geringeres als das dort festgesetzte Beteiligungsmaß, wenn die Bundesregierung im Einzelfalle feststellt, daß die Zulassung von Seeschiffen zur Seeschifffahrt für die Österreichische Schifffahrt von wirtschaftlichem Nutzen ist.

(6) Der Bundesminister für Verkehr kann zur Feststellung, ob die zur Fortführung des Schifffahrtsbetriebes erforderlichen Mittel in hinreichendem Ausmaß zur Verfügung stehen, vom Reeder jederzeit die Vorlage von Zwischenabschlüssen, von Ausweisen in bestimmter Form und Gliederung und von Prüfungsberichten verlangen sowie Auskünfte über alle Geschäftsunterlagen fordern, in die Bücher und Schriften des Unternehmens Einsicht nehmen und durch Abschlußprüfer alle erforderlichen Prüfungen vornehmen lassen; er kann ferner von den durch den Reeder bestellten Abschlußprüfern Prüfungsberichte und Auskünfte über das von ihnen geprüfte Unternehmen einholen. Die hierdurch entstehenden Kosten sind dem Bund vom Reeder zu ersetzen.

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

E i n t r a g u n g i n d a s S e e s c h i f f s r e g i s t e r

§ 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 Beschlüßausfertigung zu übersenden.

E r l ö s c h e n u n d W i d e r r u f d e r Z u l a s s u n g

§ 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. wenn eines der im § 8 Abs. 1 bis 4 angeführten Erfordernisse im Zeitpunkt der Zulassung nicht gegeben war oder nicht mehr gegeben ist;

2. bei Nichteinhaltung der Verpflichtung zur Führung der Seeflagge gemäß § 7 Abs. 2;
3. bei Nichteinhaltung der Frist für die Anmeldung zur Eintragung in das Seeschiffsregister gemäß § 9 Abs. 1;
4. bei Nichteinhaltung der Frist zur Behebung der Mängel gemäß § 10 Abs. 5;
5. bei Nichteinhaltung der Vorschreibung über die Betriebsorganisation gemäß § 17;
6. bei Nichteinhaltung der Versicherungspflicht gemäß § 18;
7. bei Nichteinhaltung der Bestimmungen des § 19;
8. bei vorübergehender Seeuntüchtigkeit eines österreichischen Seeschiffes;
9. wenn durch das Verhalten des Eigentümers oder des Kapitäns das Ansehen der Flagge der Republik Österreich zur See herabgewürdigt, die Sicherheit oder die immerwährende Neutralität der Republik Österreich gefährdet oder die Beziehungen der Republik Österreich zu anderen Staaten bzw. zwischenstaatlichen Organisationen in schwerwiegender Weise beeinträchtigt wird;
10. bei Eintragung eines österreichischen Seeschiffes in ein ausländisches Schiffsregister.

(3) Der Bundesminister für Verkehr hat den Widerruf gemäß Abs. 2 Z 3 nicht auszusprechen, sofern die Anmeldung bis zur Entscheidung über den Widerruf nachgeholt wurde.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann jedoch - abweichend von Abs. 2 Z 5 - vor einem Widerruf wegen Nichteinhaltung der Vorschreibung über die Betriebsorganisation dem Reeder eines

österreichischen Seeschiffes eine Frist von höchstens vier Wochen setzen, binnen welcher er für die Einrichtung einer Betriebsorganisation zu sorgen hat.

(5) Der Bundesminister für Verkehr kann jedoch - abweichend von Abs. 2 Z 8 - vor einem Widerruf bei Feststellung von Mängeln dem Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes eine Frist von höchstens sechs Monaten setzen, binnen welcher er für die notwendigen Reparaturen bzw. sonstigen Maßnahmen zu sorgen hat.

(6) Der Eigentümer eines österreichischen Seeschiffes kann - abweichend von Abs. 1 Z 2 - das Recht zur Führung der See- flagge 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 § 41 Z 1 und 2 nur mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr zurücklegen.

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

(8) Das Seeschiffsregister hat dem Bundesministerium für Verkehr von der Löschung eines österreichischen Seeschiffes eine Beschlußausfertigung zu übersenden.

(9) 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.

I I I. A b s c h n i t t

Sondervorschriften für Jachten

fett

A l l g e m e i n e s

§ 11. Auf Jachten sind nicht anzuwenden:

§ 3 Abs. 4, § 4 Abs. 1, § 5, § 7 Abs. 1 letzter Satz,
§ 8 Abs. 1 Z 1 lit. b und lit. c, § 8 Abs. 2 Z 1 und Z 6 bis Z 8,
§ 8 Abs. 5 und Abs. 6, § 9 Abs. 1, § 10 Abs. 2 Z 3, Z 5 und Z 6,
§ 10 Abs. 3, Abs. 4 und Abs. 6, §§ 16 bis 18, §§ 20 und 21 sowie
§§ 24 bis 50.

K e n n z e i c h e n

§ 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; ein Name kann jedoch zusätzlich zu diesem angebracht werden.

Z u l a s s u n g

§ 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 ersetzt werden, sofern die Länge über alles der Jacht 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.

V e r z e i c h n i s

§ 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) Wer ein rechtliches Interesse glaubhaft macht, kann über die Person des Eigentümers, das Kennzeichen und die technischen Daten der Jacht Auskunft erhalten.

B e f ä h i g u n g s a u s w e i s e

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

1. Arten, Form und Inhalt der Befähigungsausweise;
2. die zur Zulassung zur Prüfung erforderlichen Voraussetzungen;
3. Bestellung der Prüfungskommissäre aus dem Personalstand des Bundesministeriums für Verkehr;
4. Bestellung geeigneter Personen aus dem Mitgliederstand des Motorboot-Sportverbandes für Österreich (MSVÖ) bzw. Österreichischen Segelverbandes (ÖSV), sofern die unter Z 3 genannten Personen nicht in ausreichender Anzahl verfügbar sind;
5. Durchführung der Prüfungen;
6. Ausstellung der Befähigungsausweise unter Heranziehung des Motorboot-Sportverbandes für Österreich (MSVÖ) und Österreichischen Segelverbandes (ÖSV);
7. Entziehung von Befähigungsausweisen;
8. Anerkennung anderer gleichwertiger Befähigungsausweise.

(2) Die im Abs. 1 vorgesehenen Prüfungen sind vom Bundesministerium für Verkehr abzunehmen.

(3) Bewerbern, denen vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes vom Motorboot-Sportverband für Österreich (MSVÖ) oder vom Österreichischen Segelverband (ÖSV) ein Befähigungsausweis ausgestellt wurde, kann die Prüfung ganz oder teilweise erlassen werden, wenn der Umfang dieser mit der im Abs. 1 vorgesehenen als gleichwertig erachtet wird.

I V. A b s c h n i t t

Betrieb österreichischer Seeschiffe

fett

D e r R e e d e r

§ 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 Obliegenheiten des Kapitäns vom Reeder im Rahmen des Arbeitsvertrages bestimmt.

B e t r i e b l i c h e M a ß n a h m e n

§ 17. Der Betrieb eines österreichischen Seeschiffes ist vom Inland aus durch eine zweckmäßig ausgebaute Betriebsorganisation zu führen, welche es ermöglicht, alle betrieblichen Maßnahmen anzuordnen und zu überwachen.

V e r s i c h e r u n g

§ 18. Ein österreichisches Seeschiff ist vom Reeder nach den Bestimmungen des 10. Abschnittes des Vierten Buches des HGB zum Versicherungswert (§ 786 Abs. 1 HGB) zu versichern.

Ü b e r l a s s u n g

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

V. A b s c h n i t t

Führung österreichischer Seeschiffe

fett

D e r K a p i t ä n

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

(2) Der Kapitän muß sich an Bord des österreichischen Seeschiffes befinden und während der ganzen Dauer der Reise 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 Deckbesatzung die Pflichten und Befugnisse des Kapitäns wahr.

S o r g e f ü r s i c h e r e F a h r t

§ 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 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. Dabei ist die vorübergehende Festnahme von Personen zulässig.

O r d n u n g a n B o r d

§ 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 fremder Sachen erteilt.

H i l f e l e i s t u n g i n S e e n o t

§ 23. 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 Personen sowie die diese Übereinkommen erfüllenden Gesetze zu befolgen.

V e r k e h r m i t ö s t e r r e i c h i s c h e n K o n s u l n

§ 24. (1) Ist für einen Hafen, der von einem österreichischen Seeschiff angelaufen wird, ein österreichischer Konsul zuständig, so hat der Kapitän nach betrieblicher Möglichkeit diesem die Ankunft des Seeschiffes zu melden und ihn vor dessen Abfahrt zu verständigen.

(2) Bis zur Abfahrt des Seeschiffes hat der Kapitän die Schiffspapiere zur Verfügung des österreichischen Konsuls zu halten.

S c h i f f s p a p i e r e u n d T a g e b ü c h e r

§ 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 Seeschifffahrt 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) Wer ein rechtliches Interesse glaubhaft macht, kann durch Vermittlung des Bundesministeriums für Verkehr gegen Bezahlung der Kosten einen Auszug aus den Schiffstagebüchern sowie Abschriften der Protokolle, Berichte und sonstigen vom Kapitän oder der Schiffsbesatzung ausgefertigten Urkunden erhalten.

S t r a f r e c h t l i c h e B e f u g n i s s e

§ 26. (1) Der Kapitän eines österreichischen Seeschiffes hat eine Person, die sich an Bord befindet, in Verwahrung zu nehmen, wenn hinreichende Gründe für die Annahme vorliegen, daß sie eine nach österreichischem Recht mit gerichtlicher Strafe bedrohte Handlung ausführe, unmittelbar vorher ausgeführt habe oder daß nach ihr wegen einer solchen Handlung gefahndet werde, und wenn auf Grund bestimmter Tatsachen anzunehmen ist, daß sie die Sicherheit des Staates, die körperliche Sicherheit von Menschen oder das Eigentum gefährden werde. Eine Verpflichtung zur Verwahrung besteht nicht, wenn die mit Strafe bedrohte Handlung ihrer Art oder den Umständen nach offensichtlich geringfügig ist.

(2) Der Kapitän hat die zur Feststellung der Tat und ihrer Umstände dienlichen Erhebungen zu pflegen, insbesondere den Verwahrten unverzüglich in einer ihm verständlichen Sprache über die Gründe seiner Festnahme und über die gegen ihn erhobenen Beschuldigungen zu unterrichten und zu hören und hierüber ein Pro-

protokoll aufzunehmen. Er hat dieses Protokoll und sonstige Beweisstücke zur Verfügung der zuständigen Behörde zu halten und diese Tatsachen und Unterlagen dem nächsten österreichischen Konsul zur Kenntnis zu bringen.

(3) Der Kapitän hat den gemäß Abs. 1 in Verwahrung Genommenen den zuständigen Behörden des nächsten angelaufenen Küstenstaates zu übergeben. Von dieser Übergabe ist abzusehen, wenn zu erwarten ist, daß der Betroffene in diesem Staat erheblich strenger behandelt würde als von den zuständigen österreichischen Behörden oder daß er aus rassistischen, religiösen oder nationalen Gründen oder auf der sozialen Herkunft oder auf politischen Anschauungen beruhenden Erwägungen der Gefahr einer Erschwerung seiner Lage ausgesetzt wäre. Ist von der Übergabe an die Behörden des Küstenstaates abzusehen, so hat der Kapitän die Verwahrung nach dem Einlaufen in den Hafen des Küstenstaates aufzuheben, wenn ihre Aufrechterhaltung nach dem Recht des Küstenstaates nicht zulässig wäre. In diesem Fall kann dem Betroffenen allenfalls unter Androhung der Anzeige an die Behörden des Küstenstaates aufgetragen werden, das Seeschiff zu verlassen, wenn nicht sichergestellt werden kann, daß sein weiterer Aufenthalt auf dem Seeschiff die körperliche Sicherheit von Menschen oder von Eigentum nicht gefährdet. Besteht gegen die gemäß Abs. 1 in Verwahrung genommene Person ein österreichischer Strafanspruch, so hat der Kapitän von der Übergabe an die Behörden des nächsten angelaufenen Staates nach Möglichkeit auch abzusehen, wenn aus diesem Staat die Auslieferung nach Österreich voraussichtlich nicht erwirkt werden kann, wohl aber aus einem der nächsten anzulaufenden Staaten.

G e b u r t e n u n d S t e r b e f ä l l e

§ 27. (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.

V I. A b s c h n i t t

Besatzung österreichischer Seeschiffe

fett

Z u s a m m e n s e t z u n g d e r B e s a t z u n g

§ 28. (1) Die Besatzung eines österreichischen Seeschiffes muß nach Zahl und Befähigung (§§ 31 bis 33) 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 ganz oder zum Teil österreichische Staatsbürger zu verwenden.

(5) Der Bundesminister für Verkehr kann sich zur Überwachung der Bestimmungen der §§ 31 bis 33 jederzeit die Befähigungsausweise vorlegen lassen.

(6) Ist durch einen Bescheid oder durch eine Verordnung nach § 5 die Verwendung einer bestimmten Person als Besatzungsmitglied untersagt worden und ist dadurch dem Reeder oder dem Besatzungsmitglied ein Vermögensnachteil entstanden, so hat die Republik Österreich den Reeder bzw. das Besatzungsmitglied angemessen zu entschädigen.

Ä r z t l i c h e U n t e r s u c h u n g

§ 29. (1) Niemand darf zur Beschäftigung auf einem österreichischen Seeschiff 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, den untersuchenden Arzt zu bezeichnen.

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

(3) Ein Seemann kann in dringenden Fällen ausnahmsweise auch ohne vorangegangene ärztliche Untersuchung angeheuert werden, wenn dies vom österreichischen Konsul gestattet wird oder, wenn ein solcher nicht erreichbar ist, die zuständige lokale Behörde zugestimmt hat.

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

M u s t e r r o l l e

§ 30. (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 zugrundeliegenden 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.

B e f ä h i g u n g s a u s w e i s e
f ü r K a p i t ä n e u n d
S c h i f f s o f f i z i e r e

§ 31. (1) Niemand darf an Bord eines österreichischen Seeschiffes weder die Dienste eines Kapitäns, eines Wachoffiziers des Deckdienstes, des leitenden Schiffsingenieurs oder eines wachhabenden Schiffsingenieurs 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 bezügliches 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 Fernmelderechtes.

B e f ä h i g u n g s a u s w e i s f ü r V o l l m a t r o s e n

§ 32.(1) Niemand darf an Bord eines österreichischen Seeschiffes als Vollmatrose angeheuert werden, ohne einen Befähigungsausweis als Vollmatrose zu besitzen.

(2) Die Befähigungsausweise als Vollmatrosen gelten als anerkannt, wenn sie von der zuständigen Stelle eines Staates ausgestellt worden sind, der ein bezügliches 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.

B e f ä h i g u n g s a u s w e i s f ü r S c h i f f s k ö c h e

§ 33. (1) Niemand darf an Bord eines österreichischen Seeschiffes 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 bezügliches 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.

S e e d i e n s t b u c h

§ 34. (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 beim 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 Seedienstbuches unter Berücksichtigung der Abs. 1 und 2 sind durch Verordnung zu erlassen.

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

K r a n k e n f ü r s o r g e a n B o r d

§ 35. 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-, Suchtgift-vormerk- und Gesundheitstagebüchern;
4. Bau, Ausrüstung und Einrichtung der Krankenräume und zugehörigen Nebenräume;
5. Verschreibung eines Schiffsarztes

zu erlassen.

V e r p r o v i a n t i e r u n g u n d V e r k ö - s t i g u n g d e r a n B o r d b e f i n d l i - c h e n P e r s o n e n

§ 36. 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.

Q u a r t i e r r ä u m e u n d G e g e n -
s t ä n d e d e s p e r s ö n l i c h e n
B e d a r f e s d e r B e s a t z u n g

§ 37. (1) Der Reeder hat der Besatzung geeignete Quartier-
räume (zB Schlaf-, Mess-, Erholungs- und Krankenräume 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 Ver-
sorgung der Besatzung mit Gegenständen des persönlichen Bedarfes
werden durch Verordnung erlassen.

(3) Im Einzelfall kann der Bundesminister für Verkehr Ab-
weichungen 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 Quartier-
räume und die ihm anvertrauten Gegenstände des persönlichen
Bedarfes pfleglich zu behandeln und ist im Falle von verschul-
deter Beschädigung oder verschuldetem Verlust dem Reeder er-
satzpflichtig.

B e s c h w e r d e n d e r
B e s a t z u n g s m i t g l i e d e r

§ 38. (1) Beschwerden der Besatzungsmitglieder über Mängel hinsichtlich der Quartierreäume, der Verköstigung und der ärztlichen Untersuchung sowie Beschwerden wegen Arbeitseinteilung, Arbeitszeit und Überstundenleistung sind beim Kapitän anzubringen. Der Kapitän hat im Schiffstagebuch eine bei ihm eingegangene Beschwerde zu vermerken und anzuführen, welche Untersuchungs- und Abhilfemaßnahmen er getroffen hat.

(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 anzuordnen hat.

V I I. A b s c h n i t t

Förderungsmaßnahmen

fett

Z w e c k d e r F ö r d e r u n g

§ 39. Aufgabe des Bundes nach diesem Bundesgesetz ist es,

1. den Erwerb von Seeschiffen, die für die wirtschaftliche Landesverteidigung geeignet sind,
2. die Ausbildung österreichischer Staatsbürger zu seemännischen Berufen

zu fördern.

A n s p r u c h

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

A r t e n d e r F ö r d e r u n g

§ 41. Die Förderung kann gewährt werden durch

1. Übernahme der Bundeshaftung für Kredite, die dem Neubau oder dem Kauf der für die wirtschaftliche Landesverteidigung geeigneten Seeschiffe dienen,
2. Annuitäten-, Zinsen- und Kreditkostenzuschüsse für die im § 39 Z 1 angeführten Zwecke,
3. Beitragsleistung zu den Ausbildungskosten, die österreichischen Staatsbürgern aus dem Besuch einer Seefahrtsschule erwachsen.

H ö h e d e r B e i t r a g s l e i s t u n g

§ 42. Die Höhe der Beitragsleistung zu den Ausbildungskosten (§ 41 Z 3) darf im Einzelfall ein Drittel der tatsächlichen Ausbildungskosten nicht übersteigen.

V o r a u s s e t z u n g e n

§ 43. (1) Ein im § 39 Z 1 umschriebenes Vorhaben darf überdies 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) Eine solche Förderung darf außerdem erst gewährt werden, wenn die Durchführung des Vorhabens auf Grund eines Finanzierungsplanes gewährleistet erscheint. Hiebei ist davon auszugehen, daß der Förderungswerber, für den sich aus der Verwirklichung des Vorhabens rechnerisch erfaßbare Vorteile ergeben, hiezu nach Maßgabe dieser Vorteile und seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit einerseits sowie des an der Durchführung des Vorhabens bestehenden Interesses des Bundes andererseits auch finanziell beiträgt.

M e h r f a c h e F ö r d e r u n g

§ 44. Vor Gewährung einer Förderung ist die Höhe jener Mittel zu erheben, um deren Gewährung für dieselbe Leistung der Förderungswerber bei einem anderen Organ des Bundes oder einem anderen Rechtsträger, einschließlich der Gebietskörperschaften angesucht hat oder ansuchen will oder die ihm von diesen bereits gewährt oder in Aussicht gestellt wurden.

Ü b e r p r ü f u n g d u r c h O r g a n e d e s B u n d e s

§ 45. Vor der Gewährung einer Förderung nach § 41 Z 1 und 2 hat sich das haushaltsleitende Organ je nach Lage des Falles auszubedingen, daß sich der Förderungswerber verpflichtet, Organen des Bundes die Überprüfung der Durchführung des Vorhabens durch Einsicht in die Bücher und Belege sowie durch Besichtigung an Ort und Stelle zu gestatten, ihnen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und über die Durchführung des Vorhabens unter Vorlage einer zahlenmäßigen Nachweisung innerhalb zu vereinbarenden Frist zu berichten.

B e g r e n z u n g

§ 46. Übersteigt die beabsichtigte Förderung im Einzelfall den Betrag von zwei Millionen Schilling, so darf sie erst nach Herstellung des Einverständnisses zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen gewährt werden.

F ö r d e r u n g d e r A u s b i l d u n g z u s e e m ä n n i s c h e n B e r u f e n

§ 47. (1) Eine Beitragsleistung nach § 41 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 § 41 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 § 41 Z 3 auch ein Vorschuß gewährt werden.

R ü c k z a h l u n g v o n G e l d z u w e n - d u n g e n

§ 48. Bei Gewährung von Förderungen ist vorbehaltlich sonstiger bürgerlich-rechtlicher Ansprüche des Bundes die Rückzahlung einer Geldzuwendung gemäß § 41 Z 2 und 3 zuzüglich einer Verzinsung in Höhe von 7,3 % vom Tage der Auszahlungen für den Fall vorzusehen, daß

1. das die Förderung gewährende Organ des Bundes über wesentliche Umstände getäuscht oder unvollständig unterrichtet worden ist oder
2. das geförderte Vorhaben durch ein Verschulden des Empfängers der Förderung nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann oder durchgeführt worden ist oder
3. die Förderungsmittel widmungswidrig verwendet werden oder den Erfolg des Vorhabens sichernde Auflagen oder Bedingungen aus Verschulden des Empfängers der Förderung nicht eingehalten werden oder
4. vorgesehene Berichte nicht erstattet, Nachweise nicht beigebracht oder Überprüfungen nicht ermöglicht werden.

V I I I. A b s c h n i t t

Gerichtliche Strafen

fett

S e e r a u b

§ 49. (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.

S e e r ä u b e r t u m

§ 50. 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.

N ö t i g u n g e i n e s V o r g e s e t z t e n

§ 51. (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.

M i ß h a n d l u n g e i n e s V o r g e s e t z t e n

§ 52. (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.

M e u t e r e i i m S c h i f f s d i e n s t

§ 53. (1) Wer eine der in den §§ 51 und 52 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.

V e r w e i g e r u n g d e s G e h o r s a m s

§ 54. (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 tätlich mißhandelt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren zu bestrafen.

M i ß b r a u c h d e r G e w a l t d u r c h d e n V o r g e s e t z t e n

§ 55. 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.

P f l i c h t v e r l e t z u n g i n B e z i e - h u n g a u f S c h i f f s u r k u n d e n

§ 56. (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.

M i ß a c h t u n g b e h ö r d l i c h e r
A n o r d n u n g e n

§ 57. 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.

I X. A b s c h n i t t

Verwaltungsstrafen

fett

S t r a f b e s t i m m u n g e n

§ 58. (1) Einer Verwaltungsübertretung, auch wenn die Tat im Ausland begangen wurde, macht sich schuldig und ist mit einer Geldstrafe bis zu 100 000 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 Seeschifffahrt 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. 9);
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 (§ 28 Abs. 4);
11. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes eine Person ohne die im § 29 Abs. 1 vorgesehene ärztliche Untersuchung oder ohne die im § 29 Abs. 3 vorgesehene Genehmigung anheuert bzw. einsetzt;
12. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes eine Person ohne entsprechenden Befähigungsausweis gemäß §§ 31 Abs. 1, 32 Abs. 1 oder 33 Abs. 1 anheuert bzw. einsetzt;
13. als Reeder eines österreichischen Seeschiffes gegen die Versorgung der an Bord befindlichen Personen im Krankheitsfall (§ 35), gegen die angemessene Verproviantierung und Verköstigung der an Bord befindlichen Personen (§ 36) oder gegen die Versorgung der Besatzung mit geeigneten Quartierräumen und ausreichenden Gegenständen des persönlichen Bedarfes (§ 37 Abs. 1) sowie gegen die in den hiezu erlassenen Verordnungen enthaltenen Bestimmungen verstößt;

14. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die See-
flagge eines anderen Staates führt (§ 3 Abs. 1);
15. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die Befehls-
gewalt nicht selbst ausübt (§ 20 Abs. 1 und 2);
16. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die ihm
gegenüber einem österreichischen Konsul obliegende Melde-
und Auskunftspflicht verletzt (§ 24);
17. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die
Verpflichtung, daß sich die zum Ausweis für das Seeschiff,
die Schiffsbesatzung, die Fahrgäste und die Ladung erfor-
derlichen Papiere an Bord befinden (§ 25) sowie gegen die
in den hiezu erlassenen Verordnungen enthaltenen Bestim-
mungen verstößt;
18. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die
ihm obliegenden strafrechtlichen Befugnisse hinsichtlich
der Festnahme und Verwahrung von an Bord befindlichen
Personen, der Einhaltung des damit verbundenen Verfahrens
und der allfälligen Übergabe an die Behörden des nächsten
angelaufenen Küstenstaates verstößt (§ 26);
19. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die im
§ 27 Abs. 1 vorgesehene Eintragung von Geburten und Sterbe-
fällen im Schiffstagebuch nicht vornimmt bzw. das in
§ 27 Abs. 2 geregelte Verfahren in Sterbefällen nicht ein-
hält;
20. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes die vorge-
schriebene Besatzungsstärke nach Befähigung und Zahl nicht
einhält (§ 28 Abs. 4);

21. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes eine Person ohne die im § 29 Abs. 1 vorgesehene ärztliche Untersuchung oder ohne die im § 29 Abs. 3 vorgesehene Genehmigung anheuert bzw. einsetzt;
22. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Pflicht zur Führung einer Musterrolle in der im § 30 vorgesehenen Art sowie gegen die in den hiezu erlassenen Verordnungen enthaltenen Bestimmungen verstößt;
23. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes eine Person ohne entsprechenden Befähigungsausweis gemäß §§ 31 Abs. 1, 32 Abs. 1 und 33 Abs. 1 anheuert bzw. einsetzt;
24. als Kapitän eines österreichischen Seeschiffes gegen die Versorgung der an Bord befindlichen Personen im Krankheitsfall (§ 35) und gegen die angemessene Verproviantierung und Verköstigung der an Bord befindlichen Personen (§ 36) sowie gegen die in den hiezu erlassenen Verordnungen enthaltenen Bestimmungen verstößt;
25. als Mitglied der Besatzung eines österreichischen Seeschiffes gegen die ihm obliegende Übernahme der Pflichten und Befugnisse des Kapitäns verstößt (§ 20 Abs. 3);
26. sich ohne entsprechenden Befähigungsausweis gemäß §§ 31 Abs. 1, 32 Abs. 1 und 33 Abs. 1 auf einem österreichischen Seeschiff anheuern bzw. einsetzen läßt;
27. 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 fremder 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 Strafgelder fließen dem Bund zu und sind zur Fürsorge für Seeleute zu verwenden.

S t r a f b e h ö r d e

§ 59. (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. A b s c h n i t t

Übergangsbestimmungen

fett

§ 60. (1) Die nach den bisherigen Rechtsvorschriften erteilten Bewilligungen zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See ersetzen die Zulassung zur Seeschifffahrt nach diesem Bundesgesetz.

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

X I. A b s c h n i t t

Änderung bestehender Rechtsvorschriften

fett

§ 61. 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 ~~Schiff~~er 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 oder des Bundesministeriums für Verkehr in sein Heimatland 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 Bundesministerium für Verkehr ersetzt werden."

- c) § 553 Abs. 11 hat zu lauten:

"Bei Streit zwischen dem Schiffer und seinem Reeder über die Krankenfürsorge entscheidet vorläufig das Bundesministerium 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 Bundesministerium für Verkehr zulässig. Das Bundesministerium für Verkehr entscheidet nach Anhörung der Beteiligten endgültig über den Einspruch und eine etwaige andere Verteilung. Beglaubigte Abschrift der Entscheidung ist dem Reeder vom Bundesministerium für Verkehr mitzuteilen."

g) § 754 Nr. 10 hat zu lauten:

"10. die Beiträge zur Sozialversicherung der Schiffsbesatzung."

h) § 768 Nr. 2 hat zu lauten:

"2. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3) sowie die Beiträge zur Sozialversicherung der Schiffsbesatzung, die im letzten Jahr vor der Einleitung des zur Verteilung führenden Verfahrens fällig geworden sind;"

i) § 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 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.

X I I. A b s c h n i t t

Außerkräfttreten bestehender Rechtsvorschriften

fett

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

1. der Artikel VII des Politischen Navigationsediktes vom 25. April 1774 samt den dazugehörigen Kundmachungen, Zirkularen und Erläuterungen,
2. die Verordnung des Marineministeriums vom 19. Oktober 1863, betreffend die Einführung eines neuen Formulars für Musterrollen zum Gebrauche der österreichischen Kauffahrteischiffe langer Fahrt und der Küstenfahrt, RGBl.Nr. 88,
3. das Gesetz vom 15. Mai 1871, betreffend die Aichung der Seehandelsschiffe, RGBl.Nr. 43, mit der Verordnung des Handelsministeriums vom 10. Mai 1891, RGBl.Nr. 59,

4. die Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels im Einvernehmen mit den königlich ungarischen Ministerien der Finanzen und des Handels vom 23. März 1881, RGBl. Nr. 35, wodurch eine neue Schiffsmanifestordnung erlassen wird, in der Fassung der Verordnungen der Ministerien für Finanzen und des Handels vom 12. Jänner 1884, RGBl. Nr. 9, und vom 8. Juni 1888, RGBl. Nr. 101,
5. die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. September 1883, RGBl. Nr. 143, womit Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, erlassen werden, in der Fassung der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1885, RGBl. Nr. 133,
6. die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. September 1885 über die Führung des Schiffstagebuches an Bord der österreichischen Seehandelsschiffe der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt, RGBl. Nr. 140,
7. das Gesetz vom 23. Februar 1907, betreffend die Unterstützung der Marine und die Förderung des Schiffbaues, RGBl. Nr. 44, in der Fassung der Verordnung des Handelsministeriums und des Finanzministeriums vom 3. Juli 1907, RGBl. Nr. 157,
8. 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,

9. das Bundesgesetz vom 16. Februar 1932, betreffend Seeschiff-fahrtsvorschriften, ferner Steuer- und Gebührenbefreiungen für österreichische Seeschiffahrtsunternehmungen (Seeschiff-fahrtsgesetz), BGBl. Nr. 69,
10. die Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundeskanzler vom 14. Mai 1932, betreffend Bestimmungen über Seedienstbücher, BGBl. Nr. 133,
11. das Bundesgesetz vom 17. Juli 1957 über das Recht zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See, BGBl. Nr. 187, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 133/1960 und BGBl. Nr. 266/1972,
12. die Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 5. November 1973 betreffend die Seeschiffahrt (Seeschiffahrts-Verordnung), BGBl.Nr. 625, in der Fassung der Verordnungen BGBl.Nr. 446/1976 und BGBl.Nr. 159/1978.

X I I I. A b s c h n i t t

Inkrafttreten

fett

§ 63. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 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.

X I V. A b s c h n i t t

Vollziehung

fett

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

1. hinsichtlich des § 8 Abs. 5 die Bundesregierung;
2. hinsichtlich der §§ 5 und 10 Abs. 2 Z 9 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten;
3. hinsichtlich der §§ 20 und 28 Abs. 1 Z 3 und 4 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Soziale Verwaltung;
4. hinsichtlich des § 25 Abs. 2 Z 2, der §§ 26, 27 Abs. 2 und 61 Z 1 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz;
5. hinsichtlich des § 27 Abs. 1 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres;
6. hinsichtlich des § 35 der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz;
7. hinsichtlich der §§ 39 bis 48 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.

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

geltende Fassung

neue Fassung

Handelsgesetzbuch

§ 61 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.

§ 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.

§ 61 Z 1 lit. b Seeschiffahrtsgesetz

§ 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.

§ 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 Bundesministeriums für Verkehr in sein Heimatland 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 Bundesministerium für Verkehr ersetzt werden.

§ 61 Z 1 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.

§ 553 Abs. 11

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

§ 61 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.

§ 675

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

§ 660

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.

§ 61 Z 1 lit. e Seeschiffahrtsgesetz

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

§ 61 Z 1 lit. f Seeschiffahrtsgesetz

§ 749 Abs. 3

Gegen den Verteilungsplan ist Einspruch bei demjenigen Seemannsamt zulässig, welches nach Be-

§ 749 Abs. 3

Gegen den Verteilungsplan ist Einspruch beim Bundesministerium für Verkehr zulässig. Das Bundesministe-

kanntgabe 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 Seemannsamte mit tunlichster Beschleunigung mitzuteilen.

rium für Verkehr entscheidet nach Anhörung der Beteiligten endgültig über den Einspruch und eine etwaige andere Verteilung. Beglaubigte Abschrift der Entscheidung ist dem Reeder vom Bundesministerium für Verkehr mitzuteilen.

§ 61 Z 1 lit. g Seeschiffahrtsgesetz

§ 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.

§ 754

10. die Beiträge zur Sozialversicherung der Schiffsbesatzung.

§ 61 Z 1 lit. h Seeschiffahrtsgesetz

§ 768

2. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3);

§ 768

2. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3) sowie die Beiträge zur Sozialversicherung der Schiffsbesatzung, die im letzten Jahr vor der Einleitung des zur Verteilung führenden Verfahrens fällig geworden sind;

§ 61 Z 1 lit. i Seeschiffahrtsgesetz

§ 770

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

§ 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

§ 1

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

Erfüllungsgesetz

§ 1

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

§ 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.

§ 61 Z 2 Seeschifffahrtsgesetz

§ 1

(4) bei der Schifffahrt (Binnen- und Seeschifffahrt) auf allen Schiffen, schwimmenden Anlagen und Geräten sowie bei den binnenschifffahrtseigenen Anlagen, Einrichtungen und Hilfsbetrieben, die ausschließlich oder überwiegend Zwecken von Binnenschifffahrtsunternehmungen dienen, und zwar auch dann, wenn sie sich ganz oder teilweise an Land befinden, einschließlich der Regiebauten, ausgenommen jedoch Werften, die nicht nur einer Schifffahrtsunternehmung dienen,

§ 61 Z 3 lit. a Seeschifffahrtsgesetz

§ 1

(4) Österreichische Seeschiffe sind Seeschiffe, die zur Seeschifffahrt zugelassen sind.

§ 61 Z 3 lit. b und c Seeschifffahrtsgesetz

§ 11

(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.

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

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

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

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

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

(4) ...

(5) ...

(6) ...

E r l ä u t e r u n g e n

A l l g e m e i n e r T e i l

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 hiefür liegt in der zögernden Entwicklung einer Seeschifffahrt unter österreichischer Flagge seit Ende des Zweiten Weltkrieges. Aus der Zeit vor 1945 gilt noch das Seeschifffahrtsgesetz, BGBl.Nr. 69/1932, welches aber im wesentlichen nur eine Reihe von Verordnungsermächtigungen enthält. Diese Verordnungen sind mit Ausnahme einer einzigen, nämlich 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 ua. das Bundesgesetz über das Recht zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See (Seeflaggengesetz), 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 (Erfüllungsgesetz), 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 Seeschifffahrts-Verordnung, BGBl.Nr. 625/1973, in der Fassung der Verordnungen BGBl.Nr. 446/1974 und BGBl.Nr. 159/1978.

Durch die Erlassung des Seeflaggengesetzes wurde der erste Schritt zu einer Gesamtkodifikation des österreichischen Seerechtes

vorgenommen. Der durch dieses Gesetz beabsichtigte Anstoß zum Aufbau einer österreichischen Handelsschiffahrt 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 Einsatz einiger kleiner, gebrauchter Seeschiffe ein bescheidener Anfang zur Gründung einer österreichischen Handelsschiffahrt gemacht wurde. Ab dem Jahre 1972 kam es vorübergehend zu einem Einsatz einer größeren Anzahl von in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Seeschiffen, die auf Grund der damaligen Fassung des Seeflaggesetzes 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 nahe kam, und die vorwiegend wirtschaftlichen Vorteile nahezu ausschließlich bei den ausländischen Schiffseignern lagen. Durch die Novelle zum Seeflaggesetz aus 1972 wurde daher der Einsatz dieser sogenannten "Bare-Boat-Charter"-Schiffe unter österreichischer Flagge untersagt, sodaß das Flaggenrecht nur mehr

verliehen werden durfte, wenn das Eigentum am Schiff zu mehr als 75 % österreichischen Staatsbürgern zustand.

Der derzeitige Flottenstand von acht Schiffen mit rund 70 000 BRT, das sind rund 107 000 Tonnen Tragfähigkeit, läßt jedoch erkennen, daß österreichische Reeder in der Folge zum Erwerb von Schiffen übergingen, womit ein echter Kern für eine österreichische Handelsflotte geschaffen wurde.

Auf Grund der Ermittlungen des Unterausschusses für Schifffahrt des Ausschusses für Verkehr und Nachrichtenwesen im Rahmen der wirtschaftlichen Landesverteidigung ist eine österreichische Versorgungsflotte mit einer Gesamttonnage von rund 200 000 BRT, 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 Seeschiffahrt, die Löschung 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 Binnenschiffahrt 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 Vorschriften 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 Möglichkeit 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 (Artikel 17 Abs. 1 B-VG), wobei auf die Eigenart der zu fördernden Leistungen im besonderen Maße Bedacht genommen wird und den Organen der Bundesverwaltung Richtlinien gegeben werden, nach denen diese Förderungen gewähren dürfen. Die geplanten Förderungsmaßnahmen sollen den österreichischen Reedern, die durch die geographische Lage Österreichs gewisse Nachteile in Kauf nehmen müssen, den Erwerb von Seeschiffen 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 des Entwurfes 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 Artikel 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 von Schiffen erwachsen, ist insofern kaum abzugrenzen, als einerseits die Zahl der förderungswürdigen Bewerber derzeit nicht genau vorhergesagt werden kann und andererseits keine Verpflichtung des Bundes zu Förderungsmaßnahmen besteht. Der finanzielle Mehraufwand wird daher von der jeweiligen, 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.

B e s o n d e r e r T e i l

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.

Zu § 3

Im Artikel 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).

Nach Artikel 6 des Gesetzes, StGBI.Nr. 484/1919, das in diesem Belange nach Artikel 149 B-VG als Verfassungsgesetz gilt, besteht die Flagge der Republik Österreich aus drei gleichbreiten waagrechten Streifen, von denen der mittlere weiß, der obere und der untere rot ist. Dem Abs. 2 kommt somit lediglich deklatorische Bedeutung zu.

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. Anstelle 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).

Einzigster Registerhafen im Sinne der Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste, Abkommen von Barcelona vom 21. April 1921, verlautbart im 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 Seeschiffahrt 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 und 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 etc. 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 Artikel 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 eines Seeschiffes 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 betreffend die Zulassung eines Seeschiffes zur Seeschifffahrt gesetzlich präzisiert werden.

Im Abs. 2 wird nun ausdrücklich festgestellt, 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 Festlegung der Zulassungsvoraussetzungen folgt im wesentlichen den Bestimmungen des Seeflagengesetzes unter Anpassung an die Bestimmungen des Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetzes, BGBl.Nr. 533/1978, wodurch auf dem Gebiet des gesamten Schifffahrtsrechtes 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 aufgenommen. Die Bestimmungen über die Frage der Verlässlichkeit einer natürlichen Person (Abs. 1 Z 1 lit. b) sind wörtlich aus dem Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetz übernommen. Die Aussage im Abs. 1 Z 1 lit. d sowie Z 2 bis 4 soll der Stärkung der eigenen Schifffahrtsunternehmen gegenüber möglichen Etablierungen ausländischer Kapitalträger dienen. Der Entwurf übernimmt Bestimmungen aus dem Seeflagengesetz, die auch im Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetz Aufnahme gefunden haben. Durch diese Regelung soll der ausländische Einfluß zwar beschränkt, jedoch nicht zur Gänze ausgeschaltet werden.

Im Abs. 2 werden die wirtschaftlichen, technischen und sonstigen Bedingungen für die Zulassung eines Seeschiffes im Zusammenhalt mit den persönlichen Voraussetzungen zur Seeschifffahrt festgelegt. 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 % österreichischer Provenienz zu sein haben. Im übrigen gelten auch hier die Ausführungen zu Abs. 1 Z 1 lit. d sowie Z 2 bis 4. Die Bestimmungen des Abs. 2 Z 2 sollen ausschließen, daß Seeschiffe zur Seeschifffahrt zugelassen werden, die noch im Register eines anderen Staates eingetragen sind. Die Bestimmungen des Abs. 2 Z 3 bis 5 sollen verhindern, daß das Ansehen der Republik Österreich im Auslande geschädigt wird. 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 liegt im Interesse aller an der Seeschifffahrt beteiligten Kreise und wird durch vom Bundesminister für Verkehr gemäß § 2 des Erfüllungsgesetzes anerkannte Klassifikationsgesellschaften vorgenommen. Darüber hinaus sind derzeit für das Seeschiff Sicherheitszeugnisse gemäß § 6 des Erfüllungsgesetzes, wie Internationales Freibord-Zeugnis, Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe, Bau-Sicherheitszeugnis, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis, Sprechfunk-Sicherheitszeugnis bzw. Telegraphiefunk-Sicherheits-

zeugnis für Frachtschiffe, Sicherheitszeugnis für Reaktor-Fahrgastschiffe oder für Reaktor-Frachtschiffe auszustellen. Auch für die Ausstellung dieser Sicherheitszeugnisse sind gemäß § 3 des Erfüllungsgesetzes Klassifikationsgesellschaften ermächtigt. 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.

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 als ausreichend anzuerkennen. Diese Ausnahmen sollen jedoch nur dann gewährt werden, wenn dies die Bundesregierung als der österreichischen Seeschifffahrt förderlich feststellt.

Die Bestimmung des Abs. 6 soll eine kontinuierliche Kontrolle des Schiffahrtbetriebes gewährleisten, zumal nicht nur für die Aufnahme, sondern auch für die Fortführung des Schiffahrtbetriebes (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 Seeschifffahrt 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 Gegebenheit 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 Seeschifffahrt und damit das Recht zur Führung der Seeflagge in bestimmten Fällen erlischt (Abs. 1), in gewissen anderen Fällen zu widerrufen ist (Abs. 2). Die Bestimmungen der Abs. 3 bis 5 sollen es dem Berechtigten ermöglichen, zur Vermeidung eines Widerrufs gewisse Handlungen bis zur Entscheidung über den Widerruf bzw. innerhalb der vorgesehenen Fristen nachzuholen.

Im Abs. 6 soll geregelt werden, daß das Erlöschen der Zulassung zur Seeschifffahrt infolge Zurücklegung des Rechtes zur Führung der Seeflagge nicht Platz greift, wenn gewisse Voraussetzungen (Versorgungssicherung und finanzielle Förderung des Schiffes) eine derartige Zurücklegung als nicht im Interesse der Wirtschaft bzw. des Staates gelegen rechtfertigen. Diesfalls kann nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr ausnahmsweise eine Zurücklegung erfolgen.

Im Abs. 7 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 Yachten zu erlassen. Yachten sollen gemäß § 2 Z 2 und 6 Fahrzeuge für Sport- und 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 Yachten Anwendung finden sollte. Das findet vor allem darin seinen Ausdruck, daß Eigentümern von Yachten 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 nur am Heck angebracht werden muß, auf den beiden Seiten des Buges angebracht werden kann.

Im Abs. 2 wird versucht, Eigentümern von Motorbooten, die diese hauptsächlich auf österreichischen Binnengewässern verwenden, 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 Seeschifffahrt 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 Seeschifffahrts-Verordnung.

Im Abs. 3 wird ebenfalls aus Kostengründen der Versuch unternommen, für Eigentümer von Yachten bestimmter Größe, die diese nur kurzzeitig auf See einsetzen wollen, insofern eine Erleichterung zu schaffen, als die erwähnten technischen 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 Binnenschifffahrt zum Verkehre, BGBl.Nr. 120/1936, ersetzt werden können.

Zu § 14

Diese Bestimmung soll lediglich dem Bundesministerium für Verkehr die formlose Führung der zur Seeschifffahrt zugelassenen Yachten 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 Yacht 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 Prüfungen und Bestellung der Prüfungskommissäre, soll im Verordnungswege getroffen werden.

Zu § 16

Die vorgesehene Verpflichtung des Reeders für die Ausrüstung, Besatzung 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

Diese vorgesehene Versicherungspflicht des Reeders liegt sowohl im Interesse der Schiffsgläubiger als auch der Benutzer des Schiffes.

Zu § 19

Die internationale Praxis der Seeschifffahrt 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 verloren gehen 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 nautische Führung des Seeschiffes.

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 Schuldausschließungsgrund 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

Die Verpflichtung des Kapitäns zur Hilfeleistung in Seenot war erstmals in den Artikeln 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 Artikel 234 Z 11 des Staatsvertrages von St. Germain, BGBl.Nr. 303/1920, sowie im Protokoll vom 27. Mai 1967 zu diesem Übereinkommen enthalten. Eine weitere Verpflichtung findet sich auch im Artikel 12 des Übereinkommens über die Hohe See.

Zu § 24

Da Österreich über keine eigenen Seehäfen verfügt, ist es für die Überwachung und Kontrolle seiner Hochseeflotte auf tatkräftige Mitwirkung seiner diplomatischen und hauptsächlich konsularischen Vertretungen im Ausland angewiesen. Aus diesem Grund ist es von großer Wichtigkeit, daß die österreichischen

Konsuln in den Seehäfen allen mit der österreichischen Seeschifffahrt im Zusammenhang stehenden Vorkommnissen besondere Aufmerksamkeit schenken und hierüber das Bundesministerium für Verkehr als Aufsichtsbehörde in Kenntnis setzen. Allerdings soll der Kapitän den Kontakt erst dann herstellen müssen, wenn ihm genügend Zeit nach Maßgabe der Betriebsabwicklung zur Verfügung steht.

Zu § 25

Von den zur Zeit 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 zur 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.

Die hier angeführten Tagebücher sind ebenso wie alle übrigen Schiffsurkunden durch die Strafbestimmung des § 58 dieses Gesetzentwurfes geschützt.

Zu § 26

Diese Bestimmung soll die neue Fassung des § 86 Abs. 2 StPO berücksichtigen. Im Abs. 2 wird der Forderung des Artikel 5 Abs. 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention Rechnung getragen, wonach der Verwahrte in möglichst kurzer Frist und in einer ihm verständlichen Sprache über die Gründe seiner Festnahme und über die gegen ihn erhobenen Beschuldigungen unterrichtet werden muß. Die Begrenzung dieser Frist wurde im Hinblick auf die Formulierung des § 177 Abs. 2 StPO ("unverzüglich") gewählt.

Die Übergabe einer gemäß Abs. 1 in Verwahrung genommenen Person an die zuständigen Behörden eines angelaufenen Küstenstaates soll auch dann zulässig sein, wenn diese Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt. Eine derartige Übergabe ist keine Auslieferung, weil die Person ja bereits durch das Einlaufen des Schiffes in das Küstengewässer eines Staates in dessen Hoheitsbereich gelangt. Da Österreich kein Küstenstaat ist, ist eine unmittelbare Übergabe an die zur Strafverfolgung zuständigen österreichischen Behörden nicht

möglich. Zumindest müßte ein Staat um die Bewilligung der Durchlieferung im Luftweg ersucht werden. Eine Überstellung im Luftweg von einem Schiff auf See nach Österreich wird aber schon aus wirtschaftlichen Erwägungen kaum je in Betracht gezogen werden können. Auch Artikel 3 des 4. Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention steht der Übergabe eines Österreichers, der gemäß Abs. 1 in Verwahrung genommen worden ist, an die Behörden des Küstenstaates nicht entgegen, weil hier von einer "Ausweisung" nicht gesprochen werden kann. Häufig wird vielmehr der Übergabe an die Behörden des Küstenstaates ein Ersuchen Österreichs um Auslieferung dieser Person folgen, immer aber wird diese Übergabe einer Abschiebung des Betroffenen nach Österreich oder einer freiwilligen Einreise nach Österreich nicht entgegenstehen.

Da wirtschaftliche Erwägungen eine Kursänderung des Schiffes im Hinblick auf eine gemäß Abs. 1 festgenommene Person in der Regel ausschließen werden, wird der Kapitän nur beschränkt darüber entscheiden können, ob er die betroffene Person den Behörden eines Küstenstaates übergibt, aus dem die Auslieferung nach Österreich erwirkt werden kann, oder den Behörden eines Staates, bei dem dies voraussichtlich nicht möglich ist. Das Recht des Küstenstaates wird wohl in der Regel nicht zulassen, daß in seinem Hoheitsgebiet, zu dem Küsten-

gewässer und Hafen ja gehören, eine Person wegen strafbarer Handlungen angehalten wird, ohne daß die Behörden des Küstenstaates hievon verständigt werden.

Ähnliche Erwägungen sind auch beim Verbot an den Kapitän anzustellen, den gemäß Abs. 1 in Verwahrung Genommenen den Behörden des nächsten angelaufenen Küstenstaates zu übergeben, wenn der Betroffene dort eine erheblich strengere Behandlung, als er von österreichischen Behörden zu erwarten hätte, befürchten müßte oder wenn zu erwarten wäre, daß sein Leben und seine Freiheit aus Gründen der Rasse, der Staatsangehörigkeit, der Religion, der politischen Überzeugung oder der sozialen Herkunft gefährdet wäre. In diesem Fall kann es der Kapitän dem Betroffenen allenfalls zur Wahl stellen, freiwillig an Bord zu bleiben oder den Behörden des Staates übergeben zu werden. Allenfalls wird wohl auch der Kapitän in Erwägung der Gefährlichkeit des Täters auf dem Schiff einerseits und der dem Betroffenen drohenden Gefahr im Falle einer Anzeige und Übergabe an die Behörden des Küstenstaates andererseits nur das Verlassen des Schiffes gestatten können, ohne an die Behörden Anzeige zu erstatten (Abs. 3).

Zu § 27

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 (Abs. 2).

Zu § 28

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 Voraus-

setzungen 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).

In der Vorschreibung nach Abs. 6 soll nicht der Ersatz eines rechtswidrig zugefügten Schadens geregelt werden, sondern bloß der Ausgleich für einen Vermögensnachteil, der durch einen enteignungsähnlichen Hoheitsakt eingetreten ist.

Zu § 29

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 § 30

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 § 31

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 beigetreten sind, ausnahmsweise anzuerkennen (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 Funker-Zeugnisse, 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 Funker-Zeugnisses ist. Für die Schifffahrt sind die im § 3 lit. b Z 2 bis 6 leg. cit. angeführten Arten von Funker-Zeugnissen vorgesehen (Abs. 4).

Zu § 32

Ähnlich den Bestimmungen des § 31 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).

Zu § 33

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 Befähigungsnachweis 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 § 34

Auf Grund der Verordnung betreffend Bestimmungen über Seedienstbücher können derzeit nur für österreichische Staatsbürger, die auf österreichischen Seeschiffen beschäftigt sind, Seedienstbücher ausgestellt werden.

Nunmehr soll vorgesehen werden, daß österreichische Staatsbürger, die sich auf einem österreichischen Seeschiff verheuern, zwingend mit einem Seedienstbuch zu versehen sind. Darüber hinaus kann einem österreichischen Staatsbürger bei Verheuerung auf ausländischen Seeschiffen auf Antrag ein Seedienstbuch 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 Seedienstbuches zu erlassen.

Zu §§ 35 bis 37

Der Bundesminister für Verkehr soll durch die Bestimmungen der §§ 35, 36 und 37 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 Quartiterräume sowie über die Versorgung der Besatzung mit Gütern des persönlichen Bedarfes zu erlassen.

Zu § 38

Diese Bestimmung sieht vor, daß Beschwerden von Besatzungsmitgliedern über Mängel hinsichtlich der Quartiterräume etc. 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 § 39

Wie schon im Allgemeinen Teil ausgeführt, sollen sich die Bestimmungen über Förderungsmaßnahmen auf den Erwerb von Seeschiffen, die für die wirtschaftliche Landesverteidigung geeignet sind, sowie auf die Ausbildung österreichischer Staatsbürger zu seemännischen Berufen beziehen.

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 §§ 41 und 42

Der Neubau oder Kauf eines Seeschiffes, insbesondere eines solchen, das durch seine Größe für die wirtschaftliche Landesverteidigung geeignet ist, wird fast immer nur unter Inanspruchnahme von Bankkrediten erfolgen können. Bei Vorliegen einer Bundeshaftung werden derartige Bankkredite ohne größere Schwierigkeiten zu erlangen sein. Der Ausarbeitung dieser gesetzlichen

Bestimmung wurden die Erfahrungen zugrunde gelegt, die man in der Schweiz bei der dort gehandhabten Förderung der Seeschifffahrt gemacht hat. Danach sind der Schweiz in einer rund zwanzigjährigen Praxis aus derartigen Aktionen keine Kosten entstanden.

Der Besuch einer Seefahrtschule ist für die Erlangung von Offizierspatenten unerlässlich. Da Österreich über keine Seefahrtschule verfügt und deren Einrichtung auch in Hinkunft nicht beabsichtigt ist, müssen sich österreichische Interessenten an ausländische Seefahrtschulen begeben. Durch die Förderung soll eine teilweise Abgeltung der hiedurch entstehenden höheren Aufwendungen ermöglicht werden.

Zu § 43

Nach Abs. 1 sollen staatliche Stützungsmaßnahmen nur subsidiär sein und der Förderungswerber die persönliche Eignung zur Durchführung des Vorhabens besitzen.

Nach Abs. 2 soll darüber hinaus die Förderung von einer entsprechenden Eigenleistung des Förderungswerbers abhängig sein.

Zu § 44

Der hier vorgesehene Ermittlungsvorgang wird sich vor allem auf die Auskünfte des Förderungswerbers selbst zu stützen haben, dem in dieser Hinsicht eine unter Sanktion stehende Mitteilungspflicht aufzuerlegen ist (vergleiche §§ 45 und 48 Z 1).

Zu § 45

Durch die hier vorgesehene Regelung ist die erforderliche Kontrolle der zweckentsprechenden Verwendung des Förderungsbetrages durch das fördernde Organ sichergestellt. Ferner soll die Verpflichtung des Förderungswerbers bzw. -empfängers zur Verwendungs- und Erfolgsnachweisung normiert werden. Die Verpflichtung zur Auskunftserteilung müßte sich in einem solchen Fall nicht nur auf das in Aussicht genommene Vorhaben, sondern auch auf die Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Förderungswerbers sowie auf die Feststellung über etwa bereits bei anderen Organisationen oder Rechtsträgern erbetene oder von diesen gewährte Förderungen erstrecken.

Abgesehen von der hier vorgesehenen Überprüfung durch das fördernde Organ selbst besteht gemäß § 12 Abs. 1 des Rechnungshofgesetzes, BGBl.Nr. 144/1948, überdies noch die Möglichkeit einer Überprüfung durch den Rechnungshof.

Zu § 46

Das Bundesministerium für Finanzen soll die Möglichkeit haben, sein Einverständnis zu der beabsichtigten Gewährung einer Förderung, die den Betrag von zwei Millionen Schilling übersteigt, zu verweigern, wenn deren Erfüllung gefährdet erscheint.

Zu § 48

Um eine mißbräuchliche Inanspruchnahme von Förderungsmitteln zu verhindern, soll das fördernde Organ anlässlich der Gewährung der Förderung den Förderungswerber vertraglich verpflichten bei Vorliegen eines unter Z 1 bis 4 angeführten Tatbestandes den Zuwendungs- oder Darlehensbetrag vom Tage der Auszahlung an gerechnet zu verzinsen; solche mißbräuchlich erwirkten Förderungsdarlehen werden unter Setzung einer angemessenen Rückzahlungsfrist vorzeitig aufzukündigen sein.

Zu § 49

Die Strafrechtskommission hat eine Strafbestimmung über den Seeraub und ergänzend hiezum 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.

Artikel 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 etc. erfassen den Großteil der im Artikel 15 Abs. 1 des Übereinkommens über die Hohe See angesprochenen Delikte. Durch die Bestimmung des § 49 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 § 49 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 § 50

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

Zu § 51

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; § 51 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 § 52

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 § 53

Wird eine der in den §§ 51 und 52 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 § 54

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 § 52 Abs. 2 verwiesen werden. Die höhere Strafe soll auch gegen die Anführer der Gehorsamsverweigerung verhängt werden.

Zu § 55

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 Disziplinalgewalt sowohl über die Schiffsmannschaft als auch über die sonstigen an Bord befindlichen Personen zu. Durch die dem Amts-mißbrauch (§ 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 Zusammen treffen strafbarer Handlungen nach § 28 StGB anzuwenden, weshalb die hier angedrohte Strafe verhältnismäßig niedrig bemessen werden konnte.

Zu § 56

Wie der Mißbrauch der Gewalt 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 Schiffspapiere und Tagebücher.

Zu § 57

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 § 57 dienen.

Zu § 58

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 § 59

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 § 60

Durch diese Bestimmung soll klargestellt werden, daß bisher erteilte Berechtigungen zur Führung der österreichischen See- flagge weiterhin gültig bleiben. Ergänzend zu diesen Verleihungs- bescheiden soll den Flaggenberechtigten von Amts wegen ein See- brief ausgestellt werden.

Zu § 61

Im § 61 sollen die im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des im Entwurf vorliegenden Gesetzes notwendigen Rechtsan-
gleichungen bestehender, überwiegend schifffahrtsrechtlicher
Vorschriften vorgenommen werden. Eine gewisse Bedeutung
haben die beabsichtigten Änderungen des Vierten
Buches des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897, Gesetzblatt
für das Land Österreich Nr. 86/1939, in der Fassung des Gesetzes
zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das
Seefrachtrecht vom 10. August 1937, dRGBI. I S 891. Aus Zweck-
mäßigkeitsgründen 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 rechts-
wirksam wurde. Das Vierte Buch wird deshalb hervorgehoben, weil
sich die durch das Gesetz vom 10. August 1937, dRGBI. I S 891,
getroffenen Änderungen ausschließlich darauf beziehen. Diese
Novelle wurde zwar schon vor dem Inkrafttreten des Handels-
gesetzbuches in Österreich erlassen, aber erst durch die Ver-
ordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Änderung von Vor-
schriften des Handelsgesetzbuches über das Seefrachtrecht vom
5. Dezember 1939, dRGBI. 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 in der Bestimmung der Z 1 lit. b und 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 ua. 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 zugrundeliegenden 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 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 § 27 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 und i vorgesehene Regelung soll eine Anpassung an das österreichische Sozialversicherungsrecht bewirken. Die Fassung und der Inhalt dieser Regelung folgen dem § 51 Abs. 1 Z 5 der Konkursordnung. Dementsprechend sollen alle Beiträge zur Sozialversicherung (sowohl die Arbeitgeberbeiträge als auch die vom Arbeitgeber einbehaltenen, aber noch nicht abgelieferten Arbeitnehmerbeiträge) zu den Schiffsgläubigerrechten gehören. Hievon sollen die im letzten Jahr entstandenen gleich den Heuerforderungen ein Vorrecht genießen.

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 Binnenschiffahrt, da zum Zeitpunkt der Erlassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes bzw. bei dessen Novellierung im Jahre 1957 eine Regelung für die Seeschiffahrt nicht notwendig erschien. Da auf Grund des Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl.Nr. 143/1974, vom Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion ua. 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 Seeschiffahrt die Arbeitsinspektion zuständig. Im Hinblick auf die weitgreifende Regelung des Arbeitnehmerschutzes bei der Binnenschiffahrt im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion scheint es zweckmäßig, auch den Arbeitnehmerschutz bei der Seeschiffahrt 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 Seeflagengesetz für alle schiffahrtsrechtlichen 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 § 62

Durch diese Bestimmung sollen alle früheren noch in Geltung stehenden Rechtsvorschriften auf dem durch den vorliegenden Entwurf erfaßten Gebiet ihre Wirksamkeit verlieren. Wenn bei der Aufzählung der damit außer Kraft tretenden Rechtsvorschriften das Wort "besonders" verwendet wird, so deshalb, weil Bestimmungen bis in die vorkonstitutionelle Zeit hineinreichen und daher die Gefahr besteht, daß eine aufzuhebende Rechtsvorschrift nicht genannt wurde.

Zu § 63

Der vorgesehene Zeitpunkt (Abs. 1) bietet die Möglichkeit die zu erlassende Durchführungsverordnung (Seeschiffahrts-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 § 64

Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr für die Vollziehung des vorgeschlagenen Bundesgesetzes entspricht der im Bundesministeriengesetz, 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 2 bis 7 genannten Bundesministern für Auswärtige Angelegenheiten, für Soziale Verwaltung, für Justiz, für Inneres, für Gesundheit und Umweltschutz und für Finanzen herzustellen sein wird, berühren Angelegenheiten der Außenpolitik und des Völkerrechtes (Z 2), des Arbeitsrechtes (Z 3), des Zivil- und Strafrechtes (Z 4), des Personenstandes (Z 5), der Gesundheitspflege und -vorsorge (Z 6), der Wirtschaftspolitik und des Bundesvermögens (Z 7), also Sachgebiete, die in den Wirkungsbereich der genannten Bundesminister fallen.