

**242 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VIII. GP.**

31. 5. 1957.

**Regierungsvorlage.****Bundesgesetz über das Recht zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See (Seeflaggensetz).**

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. Schiffe dürfen die Flagge der Republik Österreich zur See (Seeflagge) nur führen, wenn dieses Recht durch das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft verliehen worden ist.

§ 2. (1) Das Recht zur Führung der Seeflagge darf nur verliehen werden, wenn

- a) das Schiff entweder zu mehr als 75% im Eigentum österreichischer Staatsbürger steht oder ausschließlich österreichischen Staatsbürgern auf die Mindestdauer eines Jahres unbemannt und nicht ausgerüstet zum Gebrauch überlassen ist (Nutzungsberechtigte);
  - b) der Eigentümer (Nutzungsberechtigte) über wirtschaftliche Mittel in einem für den Schiffsbetrieb hinreichenden Ausmaß verfügt und diese Mittel zu mehr als 75% von österreichischen Staatsbürgern stammen.
- (2) Österreichischen Staatsbürgern sind für den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes gleichzuhalten
- a) der Bund, die Bundesländer und die Gemeinden;
  - b) offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn sie ihren Sitz in Österreich haben und mehr als 75% ihrer persönlich haftenden Gesellschafter sowie alle zur Vertretung berechtigten Gesellschafter österreichische Staatsbürger sind, die ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich haben;
  - c) juristische Personen, wenn sie ihren Sitz in Österreich haben, die Mehrheit ihrer leitenden Organe (wie Geschäftsführer, Vorstand, Aufsichtsrat) einschließlich des Vorsitzenden sich aus österreichischen Staatsbürgern zusammensetzt und die Stimmrecht gewährenden Anteilsrechte zu mehr als 75% österreichischen Staatsbürgern, dem Bund, einem Bundesland oder einer Gemeinde zustehen.

(3) Jedoch genügt ein geringeres als das in den Abs. 1 und 2 festgesetzte Beteiligungsausmaß, wenn dies die Bundesregierung als der österreichischen Seeschifffahrt förderlich feststellt.

§ 3. Das Recht zur Führung der Seeflagge darf weiter nur verliehen werden, wenn

- a) das Schiff zur Seefahrt für friedliche Zwecke bestimmt ist;
- b) das Schiff einen dem Ansehen der Seeflagge entsprechenden Namen hat, der nicht schon von einem zur Führung der Seeflagge berechtigten Schiff geführt wird;
- c) die Gewähr dafür geboten ist, daß der Eigentümer (Nutzungsberechtigte), der Kapitän und die Besatzung das Ansehen der Republik Österreich oder der Seeflagge nicht schädigen;
- d) die Schiffspläne, ein Vermessungszeugnis (Meßbrief) und die sonstigen Unterlagen beigebracht werden, aus denen die Eigenschaften des Schiffes, seine Bauweise, sein Alter, die Bauwerft und allfällige frühere Eigentümer entnommen werden können;
- e) der Eigentümer (Nutzungsberechtigte) nachweist, daß der Schiffskörper, die Maschinenanlage, die Einrichtung und Ausrüstung im Hinblick auf die in Aussicht genommene Verwendung sowie auf die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste und der Besatzung sowie der Sicherheit der Ladung in hinreichendem Maße ausgestattet sind;
- f) das Schiff — sofern es sich nicht um ein ausschließlich dem Sport gewidmetes Fahrzeug handelt — von einer international anerkannten Klassifikationsgesellschaft verläßlich klassifiziert worden ist;
- g) — sofern eine Aktiengesellschaft Eigentümer (Nutzungsberechtigter) ist — die Aktien der Gesellschaft auf Namen lauten und ihre Übertragung nach der Satzung an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden ist;
- h) — sofern es sich um ein Schiff handelt, das im Eigentum eines österreichischen Staatsbürgers steht (§ 2 Abs. 1 lit. a) — der Eigentümer glaubhaft macht, daß das Schiff in einem ausländischen Schiffsregister nicht eingetragen ist;

i) — sofern es sich um ein Schiff handelt, das einem österreichischen Staatsbürger als Nutzungsberechtigten überlassen ist — der Nutzungsberechtigte nachweist, daß das Schiff in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen ist und der Eigentümer des Schiffes mit der Verleihung des Rechtes zur Führung der Seeflagge einverstanden ist.

§ 4. (1) Das Recht zur Führung der Seeflagge wird auf Antrag des Eigentümers oder des Nutzungsberechtigten auf bestimmte oder unbestimmte Zeit verliehen. Es ist an die Person des Beliehenen und das Schiff gebunden.

(2) Für Schiffe Nutzungsberechtigter jedoch darf das Recht zur Führung der Seeflagge höchstens auf die Dauer von zwei Jahren verliehen werden.

§ 5. Im Verleihungsbescheid können folgende Verpflichtungen auferlegt werden:

- a) als Besatzung des Schiffes ganz oder zum Teil österreichische Staatsbürger zu verwenden;
- b) als Besatzung des Schiffes Personen zu verwenden, die einen ausreichenden Befähigungsnachweis erbringen;
- c) als Besatzung des Schiffes eine unter Berücksichtigung der Größe und des Fahrtbereiches des Schiffes festzusetzende Anzahl von Personen zu verwenden.

§ 6. (1) Für Schiffe, die in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen sind (§ 3 lit. i), hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft nach Verleihung des Rechtes zur Führung der Seeflagge das Flaggenzeugnis nach dem Muster der Anlage 1 auszustellen.

(2) Das Flaggenzeugnis oder eine beglaubigte Abschrift hiervon ist stets an Bord mitzuführen.

§ 7. (1) Schiffe, die nicht in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen sind (§ 3 lit. h), müssen binnen zwei Wochen nach Verleihung des Rechtes zur Führung der Seeflagge zur Eintragung in das Seeschiffsregister in Wien angemeldet werden.

(2) Das zur Führung des Seeschiffsregisters zuständige Gericht hat in das Schiffszertifikat auch das Recht zur Führung der Seeflagge aufzunehmen.

(3) Das Schiffszertifikat oder ein beglaubigter Auszug aus dem Schiffszertifikat ist stets an Bord mitzuführen.

§ 8. (1) Das Recht zur Führung der Seeflagge ist vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu entziehen, wenn

- a) die in den §§ 2 und 3 lit. a, b, c und g angeführten Voraussetzungen für die Verleihung des Rechtes zur Führung der Seeflagge nicht mehr gegeben sind;

b) die Ausstattung des Schiffes in dem im § 3 lit. e angegebenen Ausmaß nicht mehr gewährleistet ist;

c) die von der Klassifikationsgesellschaft im Zeitpunkt der Verleihung zuerkannte Klasse widerrufen wird;

d) — sofern es sich um ein Schiff handelt, das im Eigentum eines österreichischen Staatsbürgers steht (§ 2 Abs. 1 lit. a) — das Schiff in ein ausländisches Schiffsregister eingetragen wird;

e) einer Verpflichtung nach § 9 Abs. 1 lit. e nicht entsprochen wird oder sonst durch die Führung der Seeflagge die Beziehungen der Republik Österreich zu anderen Staaten gefährdet sind;

f) der Verpflichtung zum Abschluß eines Frachtvertrages gemäß § 10 Abs. 1 in angemessener Frist nicht nachgekommen wird.

(2) Die Entziehung ist auf Kosten des Eigentümers (Nutzungsberechtigten) im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

§ 9. (1) Der Eigentümer (Nutzungsberechtigte) ist verpflichtet

a) die auf dem Gebiete der Seeschifffahrt international anerkannten Regeln, wie für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, für die Besatzung, für die Sicherheit des Lebens und für die Hintanhaltung der Verschmutzung der Gewässer, einzuhalten;

b) dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft seine jeweilige Anschrift bekanntzugeben und, wenn er sich im Ausland aufhält, einen im Inland wohnenden Zustellungsbevollmächtigten (§ 26 Abs. 1 AVG. 1950) namhaft zu machen;

c) dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft den Eintritt von Umständen unverzüglich anzuzeigen, die einen Entziehungstatbestand nach § 8 begründen;

d) dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft — unbeschadet der Verpflichtung nach lit. c. — alljährlich nachzuweisen, daß die in § 3 lit. e und f bestimmten Verleihungsvoraussetzungen noch gegeben sind;

e) aus Gründen der Wahrung der Neutralität oder des Ansehens der Republik Österreich bestimmte Gewässer und Häfen zu meiden sowie bestimmte Personen und Güter nicht zu befördern, wenn dies das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundeskanzleramt als notwendig feststellt;

f) im Falle der Entziehung des Rechtes zur Führung der Seeflagge binnen zwei Wochen

das Schiffszertifikat dem zur Führung des Seeschiffsregisters zuständigen Gericht und das Flaggenzeugnis dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zurückzustellen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat dem Eigentümer (Nutzungsberechtigten) über den in Abs. 1 lit. d erbrachten Nachweis eine Bestätigung auszustellen.

§ 10. (1) Der Eigentümer eines unter § 2 Abs. 1 lit. a fallenden Schiffes ist verpflichtet, Frachtverträge zur Beförderung von Gütern (§ 556 des Handelsgesetzbuches) mit dem Bund oder einer bestimmten anderen Person abzuschließen, wenn die Bundesregierung einen solchen Abschluß als zur wirtschaftlichen Verteidigung der Republik Österreich notwendig feststellt,

(2) Hierbei hat die Bundesregierung — soweit dies erforderlich ist — auch den Inhalt des Vertrages unter Bedachtnahme auf die Handelsübung festzusetzen.

(3) Durch den Abschluß des Vertrages verliert jede andere Vereinbarung, soweit sie seiner Durchsetzung entgegensteht, die Wirksamkeit.

(4) Der Eigentümer (Abs. 1) und der Schiffer (§ 527 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches) haben bei Abschluß anderer Vereinbarungen auf die sie nach den vorstehenden Absätzen allenfalls trefsenden Verpflichtungen Bedacht zu nehmen.

§ 11. (1) Die Seeflagge besteht aus drei gleichbreiten, waagrechten Streifen, von denen der mittlere weiß, der obere und der untere rot ist (Art. 6 des Gesetzes StGBI. Nr. 484/1919). Das Verhältnis der Höhe der Flagge zu ihrer Länge ist zwei zu drei.

(2) Die Seeflagge ist in der im Seeverkehr für Seeschiffe der betreffenden Gattung üblichen Weise zu führen. An der Stelle, an der die Seeflagge gesetzt wird, dürfen andere Flaggen nur zum Zwecke der Signalisierung geführt werden.

(3) Schiffe, für die das Recht zur Führung der Seeflagge verliehen worden ist, dürfen andere Nationalflaggen nicht führen.

(4) Die Führung von Haus(Reederei)zeichen bedarf der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn das Flaggenbild nicht dem Ansehen der Republik Österreich oder der Seeflagge abträglich ist und nicht zu Verwechslungen mit Signal- oder Seeflaggen Anlaß gibt.

§ 12. (1) Schiffe, für die das Recht zur Führung der Seeflagge verliehen worden ist, haben ihren Namen an jeder Seite ihres Buges und

am Heck in deutlich lesbaren, fest angebrachten lateinischen Schriftzeichen zu führen.

(2) In gleicher Weise ist am Heck der Registerhafnen Wien anzugeben.

(3) Die Höhe der kleinsten Buchstaben hat mindestens 10 cm, die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens ein Fünftel der Höhe der Buchstaben zu betragen.

§ 13. Das zur Führung des Seeschiffsregisters zuständige Gericht hat dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft von jeder Eintragung oder Löschung der Eintragung eines Schiffes eine Beschlusausfertigung zu übermitteln.

§ 14. (1) Zuwiderhandlungen gegen die §§ 1, 6 Abs. 2, 7 Abs. 1 und 3, 9, 10 Abs. 1, 11 und 12 sowie gegen die nach § 5 auferlegten Verpflichtungen bilden eine Verwaltungsübertretung. Eine Verwaltungsübertretung begeht auch, wer immer durch sein Verhalten das Ansehen der Seeflagge herabwürdigt.

(2) Die Verwaltungsübertretungen nach Abs. 1 sind mit Geld bis zu 30.000 S oder mit Arrest bis zu sechs Wochen zu ahnden. Diese Strafen können auch nebeneinander verhängt werden.

(3) Auch der Versuch ist strafbar.

§ 15. (1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten alle den gleichen Gegenstand regelnden Rechtsvorschriften außer Kraft.

(2) Insbesondere treten — soweit sie noch in Geltung stehen — folgende Bestimmungen außer Kraft:

- das Bundesgesetz vom 17. März 1921, BGBl. Nr. 176, über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe;
- die Verordnung vom 4. Juni 1921, BGBl. Nr. 304, zur Durchführung des Bundesgesetzes vom 17. März 1921, BGBl. Nr. 176, über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe;
- das Gesetz vom 22. Juni 1899, Deutsches RGBl. S. 319, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, in der Fassung des Gesetzes vom 29. Mai 1901, Deutsches RGBl. Nr. 184, und der Verordnung vom 21. Dezember 1940, Deutsches RGBl. I S. 1609, und die hiezu ergangenen Ausführungsbestimmungen.

§ 16. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit darin nichts anderes bestimmt ist, das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft betraut, hinsichtlich des § 7, § 10 Abs. 2 bis 4 und § 13 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz.

Muster eines Flaggenzeugnisses.

1. Seite

Zahl

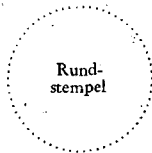
# Flaggenzeugnis.

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bezeugt hiemit, daß gemäß dem Seeflagengesetz, BGBI. Nr. ...., für das Schiff ..... das Recht verliehen worden ist, die Flagge der Republik Österreich zur See zu führen.

Dieses Flaggenzeugnis gilt bis zum ..... 19...

....., am ..... 19.....

Für den Bundesminister:



2. Seite

1. Name des Schiffes: .....

2. Unterscheidungssignal: .....

3. Gattung: .....

4. Jahr des Stapellaufes, Bauort: .....

5. Heimathafen: .....

6. Hauptabmessungen { Länge: .....  
Breite: .....  
Tiefe: .....

7. Bruttoreaumgehalt: .....

8. Nettoreaumgehalt: .....

9. Verwendungszweck des Schiffes: .....

10. Eingetragen in das Schiffsregister von .....

am ..... unter Zahl .....

3. Seite

- 1. Vor- und Zuname (Firma oder Name) des Schiffseigentümers: .....
  - 2. Staatsangehörigkeit des Schiffseigentümers: .....
  - 3. Ordentlicher Wohnsitz (Sitz) des Schiffseigentümers: .....
  - 4. Vor- und Zuname (Firma oder Name) des Nutzungsberechtigten: .....
  - 5. Ordentlicher Wohnsitz (Sitz des Nutzungsberechtigten): .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- 

4. Seite

Verlängerung der Gültigkeit des Flaggenzeugnisses und nachträgliche Änderungen:



## Erläuternde Bemerkungen.

Der Betrieb der Seeschifffahrt ist für den Staat, auch für einen Binnenstaat, ein Gebot der wirtschaftlichen Wohlfahrt, da die Betätigung in der Seeschifffahrt ein weites Gebiet für den Unternehmungsgeist und die Beschäftigung der Staatsangehörigen auf einem für den Welthandel bedeutungsvollen Erwerbsgebiet darstellt und ein geeignetes Mittel ist, die Devisenlage des Staates günstig zu beeinflussen. Auf dieser Grundlage beruht auch die Erklärung von Barcelona vom 21. April 1921 (BGBl. Nr. 430/1924), betreffend das Flaggenrecht der Staaten ohne Meeresküste, durch welche dieses Recht ausdrücklich internationale Anerkennung gefunden hat.

Seit dem Verlust seiner eigenen Seehafen im Jahre 1918 gehört Österreich nicht mehr zu jenen Ländern, die seit Jahrhunderten Handel, Industrie und Schifffahrt als ein Ganzes betrachten. Mit dem erzwungenen Verzicht auf die bis dahin blühende eigene Handelsschifffahrt ergab sich zwangsnötig auch eine weitgehende Zurückdrängung der gesamten hiemit verbundenen Gedankenwelt, und Österreich entfremdete sich so dem maritimen Denken immer mehr. So war Österreich zu einem der wenigen Binnenstaaten geworden, in denen Seeschifffahrt mit eigenen Schiffen nicht betrieben wurde.

Die seit 1945 aufgetretenen bedeutenden Verschiebungen in der Richtung des österreichischen Außenhandels, die eine unerwartet große Steigerung des überseeischen Geschäftes und damit einen erhöhten Bedarf an Schiffsraum mit sich gebracht haben, änderte jedoch diese Situation grundlegend. Erhebliche Beträge werden alljährlich in ausländischer Währung für die Bezahlung der Seefrachten aufgewendet. Die VOEST allein muß zum Transport der amerikanischen Kohle und der überseeischen Erze jährlich etwa 50 Schiffe chartern, die zwischen den amerikanischen Kohlenbasen und den europäischen Bestimmungshäfen Bremen, Hamburg und Triest verkehren. Es ist daher der Gedanke, sie mit einer eigenen Werksflotte auszustatten und auf diese Weise vom internationalen Schiffsmarkt unabhängig zu machen, um so weniger abwegig, als auch bei deutschen und italienischen Hüttenwerken ähnliche Tendenzen zu beobachten sind

und die Erfahrungen, die sie bereits in der Vorkriegszeit gemacht haben, als durchaus ausgezeichnet bezeichnet werden. Schon diese Tatsachen zeigen, daß man das Bemühen um eine österreichische Hochseeschifffahrt nicht ohne weiteres als Phantasterei von sich weisen darf. Daß Länder ohne Meeresküste sehr wohl Hochseeschifffahrt betreiben können, beweist die bereits erwähnte Internationale Erklärung von Barcelona vom 21. April 1921 über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste (BGBl. Nr. 430/1924). Wenn auch bei der Indienststellung von Schiffen durch einen Staat ohne Meeresküste nicht alle Ausgaben in fremder Währung in Wegfall kommen können, da für die Beschaffung der erforderlichen Betriebsstoffe (Kohle, Öle), die Zahlung der Hafen- und sonstiger im Ausland anfallender Gebühren, ja auch ein Teil der Mannschaftsentlohnung eines Schiffes während seines Aufenthaltes im Hafen in ausländischer Währung erfolgen muß, so wird doch ein Teil der Frachtzahlung in heimischer Währung abgedeckt werden können. Werden Schiffe für Rechnung von Devisen-Ausländern befrachtet, werden damit Einnahmen in Fremdwährung erzielt, die niemals zur Gänze aufgebraucht werden und daher dem heimischen Devisenfonds zugute kommen. Dadurch kann der Aufwand an fremder Währung, der allenfalls anlässlich der Beschaffung von Schiffen notwendig war, allmählich wieder abgedeckt werden. Auch die Schweiz gehört zu den Ländern ohne Meeresküste. Sie hat, als 1940 die Schwierigkeiten ihrer Landesverteidigung wuchsen, weil ihr, wie es in einer Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung heißt, die internationalen Ereignisse nicht mehr erlaubten, die nötige Tonnage aufzutreiben und weil die im Dienst ihres Außenhandels fahrenden ausländischen Seeschiffe dem Zugriff der Kriegsführenden ausgesetzt waren, eine unter Schweizer Flagge fahrende Flotte geschaffen. Diese Flotte bestand während des zweiten Weltkrieges aus 11 Einheiten mit insgesamt 40.000 Bruttoregistertonnen. Sie wurde während der Dauer des Krieges vom Bund betrieben. Heute jedoch wird die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge von privaten Unterneh-

mungen mit 23 Einheiten zu zirka 94.000 Bruttoregistertonnen ausgeübt. In der erwähnten Botschaft des Bundesrates wird zum Ausdruck gebracht, daß man sich fragen könnte, ob die während des Krieges unter dem Druck der wirtschaftlichen Schwierigkeiten eingeführte Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge weiter bestehen oder ob sie nur im Hinblick auf die eventuellen neuen internationalen Komplikationen beibehalten werden sollte. Alle maßgebenden Einrichtungen der Schweiz sprachen sich für die Beibehaltung der Schweizer Flagge zur See aus. Der Bundesrat stellte außerdem fest, daß aus einer Schweizer Seeschifffahrt dauernd Vorteile gezogen werden können. Diese Feststellung wurde durch die Ausführungen des weit über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland bekannten Hamburger Senators Plate bestätigt, der als für die Hafenanangelegenheiten Hamburgs Verantwortlicher im Oktober 1956 im Laufe des in Genua abgehaltenen Verkehrskongresses unter anderem folgendes dargetan hat:

„Die Erhöhung der Welttonnage von 66,8 Millionen Bruttoregistertonnen am 1. Juli 1939 auf über 100 Millionen Bruttoregistertonnen am 1. Juli 1955, also um rund 50%, und die Tatsache, daß sich trotz dieses absoluten Anwachsens der Tonnage am 30. Juni 1956 über 7,2 Millionen Bruttoregistertonnen auf den Werften der Welt im Bau befanden, können nicht zu dem Schluß führen, daß dieses vergrößerte Volumen ausreiche und auch in absehbarer Zeit ausreichen werde, um die ständig wachsenden Aufgaben der Schifffahrt zu erfüllen. Der Weltaußenhandel ist im stetigen Anwachsen begriffen und hat von einer Ausgangszahl von 100 im Jahre 1936 Ende 1955 181,4% dieses Volumens erreicht. Selbst wenn man berücksichtigt, daß derartige globale Zahlen nur einen begrenzten statistischen Ausagewert haben, darf man wohl davon ausgehen, daß sich der Umfang des Weltseehandels in etwa gleicher Richtung entwickelt hat und entwickeln wird und daß sich der weitere Ausbau der Welthandelstonnage schon hieraus rechtfertigt.“

Auch auf dem im vergangenen Jahr abgehaltenen deutschen Reedertag in Düsseldorf wurde darauf hingewiesen, daß sich gegenüber 1936 der Weltaußenhandel um etwa 82% erhöht hat, die Welttonnage im gleichen Zeitraum jedoch nur um 55% gewachsen ist. Daher wäre das Tonnageangebot in der Welt noch bei weitem nicht ausreichend, um die gesteigerte Nachfrage nach Schiffsraum befriedigen zu können.

Der Schweizer Bundesrat hat es auch zu den Vorteilen der Seeschifffahrt gerechnet, daß sie die wirtschaftliche und finanzielle Abhängigkeit vom Ausland verringert und daß das Bestehen einer eigenen Flotte der Schweiz zum Vorteil ihrer Wirtschaft erlaubt, auf die Frachtenbildung für die von ihr benötigten Güter einzuwirken. Ein Teil der Frachten bleibt im Lande, und manchen

Schweizern wird eine dauernde Existenz geboten, da Schweizer Reeder nach und nach eigene schweizerische Mannschaften, Kapitäne, Offiziere und Spezialisten ausbilden. Vor allem aber ist für die Schweiz die Tatsache ausschlaggebend, daß sie in Notzeiten über den erforderlichen Schiffsraum verfügen muß, um aus eigener Kraft die für ihre Existenz unbedingt notwendigen Seetransporte durchführen zu können.

Was für die Schweiz gilt, ist — während des Übergangszeitraumes mit gewissen Einschränkungen — auf das neutrale Österreich auch anwendbar. In normalen Zeiten und bei normalen Wettbewerbsbedingungen stützt sich Österreich ebenso wie die Schweiz auf das Tonnageangebot der internationalen Seeschifffahrt. Es kann aber nicht bestritten werden, daß die Erhaltung eines Flottenverkehrs in Notzeiten, d. h. speziell im Krieg und bei Kriegsgefahr, für neutrale Staaten und demnach auch für Österreich für die Landesversorgung eine Notwendigkeit bildet. In solchen Zeiten ist die Tonnage nicht einmal mehr zu übersetzten Preisen zu erhalten. Österreich kann sich in diesem Falle als neutrales Land nicht mehr auf das Ausland stützen. Eine eigene Schifffahrt gehört daher für Österreich ebenso wie für die Schweiz zur Wahrung der Neutralität und daher zur Landesverteidigung. Der Schweizer Bundesrat hat den Bau einer Anzahl von Hochseeschiffen durch Gewährung langfristiger Kredite zu günstigen Bedingungen erleichtert. Die Schiffe gehören privaten Unternehmungen. Damit im Kriegsfall die Schweizer Schiffe als einem neutralen Land gehörend respektiert werden, hat das neue Schweizer Seerecht dafür Vorsorge getroffen, daß jeder ausländische Einfluß ausgeschlossen bleibt.

Bei dieser Sachlage ist es auch für Österreich notwendig, ein modernes, allen Anforderungen gerecht werdendes österreichisches Flaggengesetz zu schaffen, das den Betrieb einer österreichischen Seeschifffahrt als der eines neutralen Staates auf eine neue Rechtsgrundlage stellt und das den bisherigen unklaren Rechtszustand beseitigt. Das Gesetz stellt somit den ersten Schritt zu einer anzustrebenden Gesamtkodifikation des österreichischen Seerechtes dar, die erst dann, wenn die österreichische Hochseeschifffahrt eine gewisse Zeit tatsächlich auf den Weltmeeren ausgeübt wurde und Erfahrungen aus der Praxis gewonnen hat, mit Aussicht auf Erfolg beendet werden kann. Es darf nicht vergessen werden, daß Österreich ein Land ohne Meeresküste ist und es der Sammlung gewisser Erfahrungen bedarf, bis das gesamte österreichische Seerecht darstellungsreif ist. Darum wird auch die ganze Materie des österreichischen Seerechtes noch der verschiedensten Ergänzungen, wie zum Beispiel auf strafrechtlichem, arbeitsrechtlichem, disziplinärem Gebiet usw., bedürfen. Das vorliegende Bundesgesetz beschränkt sich bewußt auf die Regelung



der Flaggenführung zur See, die die erste rechtliche Voraussetzung ist. Das Gesetz bezieht sich, wie sich schon aus seiner Bezeichnung ergibt, nicht auf die Binnenschifffahrt. Für diese gilt die Verordnung BGBl. Nr. 191/1929.

Bei der Durchführung dieses Bundesgesetzes wird sich eine Mehrbelastung für den Bundeshaushalt nicht ergeben. Eine diesbezügliche Kostenberechnung erübrigt sich daher.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes wird bemerkt:

#### Zu § 1:

Die Qualifikation eines Hochseeschiffes als österreichisches wird durch die Verleihung des Rechtes zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See erworben. Da sich an diese Verleihung bedeutsame rechtliche und tatsächliche Wirkungen knüpfen und hiebei auch gesamtösterreichische Interessen auf dem Spiele stehen, muß diese Verleihung, in Form eines förmlichen Verwaltungsaktes gekleidet, dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vorbehalten bleiben. Für die Flagge der Republik Österreich zur See wurde die Kurzbezeichnung „Seeflagge“ gesetzlich verankert.

#### Zu § 2:

(1) Um den österreichischen Charakter eines Schiffes, dem das Recht zur Führung der Seeflagge verliehen werden soll, zu wahren und auch gegenüber den ausländischen seefahrenden Nationen in jeder Weise zweifelsfrei zu stellen, wird dafür vorgesorgt, daß der österreichische finanzielle und wirtschaftliche Einfluß und der österreichische Charakter ausreichend gewahrt ist. Aber nicht nur einem österreichischen Staatsbürger, der ein Schiff zu mehr als 75% im Eigentum hat (Eigentümer, Reeder) soll das Recht verliehen werden dürfen, die Seeflagge zu führen, sondern auch dem Nutzungsberechtigten (sogenannten Ausrüster), das ist ein österreichischer Staatsbürger, dem ein fremdes Schiff für die Mindestdauer eines Jahres unbemannt und nicht ausgerüstet zum Gebrauch überlassen worden ist. Damit wird einem praktischen Bedürfnis und einer seerechtlichen Übung (Bare-boat-charter) Rechnung getragen und erreicht, daß auch österreichische Staatsbürger mit einem ausländischen Schiff, das nicht in ihrem Eigentum steht, unter österreichischer Flagge fahren können. In beiden Fällen, also sowohl beim Eigentümer als auch beim Nutzungsberechtigten, ist es aber notwendig, daß ausreichende wirtschaftliche Mittel für den beabsichtigten Schiffsfahrtsbetrieb vorhanden sind und diese Mittel zu mehr als 75% von österreichischen Staatsbürgern stammen, auch hier den österreichischen Charakter und wirtschaftlichen Einfluß wahrend.

Nach dem Schweizer Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge, das am 1. Jänner 1957 in Kraft getreten ist, müssen alle Aktionäre einer Aktiengesellschaft Schweizer Bürger und überdies mindestens drei Viertel aller Aktionäre, welche zusammen mindestens drei Viertel des Grundkapitals ausmachen, in der Schweiz wohnhaft sein. Österreich kann sich von diesem Vorbild nicht zu weit entfernen, wenn es nicht Gefahr laufen will, daß die Qualifikation als österreichisches Schiff in Frage gestellt wird. Im Hinblick auf die Bestimmungen des Aktiengesetzes, nach denen Beschlüsse von besonderer Tragweite, wie zum Beispiel über eine Satzungsänderung, einer Kapitalsmehrheit bedürfen, erscheint es zweckmäßig, den überwiegenden österreichischen Anteil mit mehr als 75% festzusetzen.

(2) Dieser Absatz regelt den Einfluß des österreichischen Anteils im Sinne des Abs. 1 bei den einzelnen Gesellschaftsformen und setzt das Kapitalverhältnis fest. Gleichzeitig wurde für den Bund, die Bundesländer und die Gemeinden die Möglichkeit geschaffen, Hochseeschiffsfahrtsunternehmen zu betreiben.

(3) Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, von den Voraussetzungen nach den Abs. 1 und 2 Ausnahmen zu genehmigen und ein geringeres Beteiligungsausmaß als ausreichend anzuerkennen. Diese Notwendigkeit wird sich vor allem dann ergeben, wenn ausländisches Kapital zur Gründung herangezogen werden muß oder sich ausländische juristische Personen an dem Unternehmen in erhöhtem Maße beteiligen wollen. Diese Ausnahmen können jedoch nur dann gewährt werden, wenn dies die Bundesregierung als der österreichischen Seeschifffahrt förderlich feststellt.

#### Zu § 3:

Während § 2 die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Verleihung des Rechtes zur Führung der Seeflagge aufstellt, führt § 3 die sonstigen Voraussetzungen an.

Lit. a bis c dienen dem Schutz der Neutralität und des Ansehens der Republik Österreich im Auslande. Unter Schiffsbesatzung sind der Schiffer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen zu verstehen (§ 481 des Handelsgesetzbuches).

Lit. d bis f sollen dem Schutz und der Sicherheit der Fahrgäste, der Besatzung, der beförderten Güter und des Schiffes selbst dienen. Durch lit. e soll insbesondere auch sichergestellt werden, daß das Schiff seetüchtig ist und den für die Gesundheit und die Obsorge für Erkrankte notwendigen Anforderungen entspricht. Die Klassifikation ist im Interesse aller an der Schifffahrt beteiligten Kreise gelegen, sie hat daher

treuhänderischen Charakter. Die Klassifikationsgesellschaften sind private, auf gemeinnütziger Basis und ohne Gewinnstreben arbeitende Unternehmen, die zwar keine behördlichen Eigenschaften haben, deren Zeugnisse, die sich in der Hauptsache auf die Begutachtung schiffbau-, maschinenbau- und materialtechnischer Fragen beziehen, jedoch, sofern es sich um eine angesehene Klassifikationsgesellschaft handelt, international allgemein anerkannt werden. Die Klassifikation gibt den Werften die Sicherheit, daß Fehler vermieden werden und die Qualität der Lieferung nicht beanstandet werden kann, dem Reeder die Gewähr für eine fachlich einwandfreie und gute Lieferung. Aber auch für den Hypothekengläubiger und den Kaufmann, der seine Ware dem Schiff anvertraut, ist es wichtig zu wissen, daß sich das betreffende Schiff in gutem und seetüchtigem Zustand befindet. Schließlich richtet sich auch der Versicherer des Schiffes und der Prämiensatz danach, wie das einzelne Schiff zu beurteilen ist. Die Seetüchtigkeit eines klassifizierten Schiffes anzuzweifeln, ist nur in Ausnahmefällen möglich, zum Beispiel wenn offenkundige Mängel, wie ungenügende Besatzung oder Ausrüstung, vorliegen oder wenn bei einer Reparatur die Klasse nicht erneuert wurde usw. Die wichtigsten international anerkannten Klassifikationsgesellschaften sind:

Germanischer Lloyd, Lloyd Register of Shipping, British Corporation, American Bureau of Shipping, Norske Veritas, Bureau Veritas (französisch), Registro Italiano.

Lit. h und lit. i sollen die Gewähr dafür bieten, daß das Schiff auf jeden Fall in einem Schiffsregister eingetragen ist, und lit. i außerdem, daß der Eigentümer des Schiffes mit der Verleihung des Rechtes zur Führung der Seeflagge einverstanden ist.

#### Zu § 4:

(1) Das Recht zur Führung der Seeflagge wird nur auf Grund eines Ansuchens, das beim Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft einzubringen ist (siehe § 1) befristet oder unbefristet verliehen. Eine Übertragung dieses Rechtes durch den Beliehenen auf eine andere Person oder auf ein anderes Schiff ist nicht gestattet.

(2) Für Schiffe, die nicht zu mehr als 75% im Eigentum österreichischer Staatsbürger stehen, diesen aber ausschließlich für die Mindestdauer eines Jahres unbemannt und nicht ausgerüstet zum Gebrauch überlassen worden sind, darf das Recht zur Führung der Seeflagge höchstens auf die Dauer von zwei Jahren verliehen werden. Diese Bestimmung ist aus Gründen der schärferen Kontrollmöglichkeit, die wieder im Interesse des Ansehens Österreichs und der österreichischen Seeflagge liegt, erforderlich. Innerhalb

dieses Spielraumes von zwei Jahren wird die Behörde die Dauer der Verleihung in Übereinstimmung mit der Mietdauer festsetzen.

#### Zu § 5:

Lit. a und b: Der Verleihungsbehörde wird die Möglichkeit gegeben, im Verleihungsbescheid festzusetzen, wie viele Besatzungsmitglieder des Schiffes österreichische Staatsbürger sein müssen und welchen Befähigungsnachweis diese zu erbringen haben. Dies ist deshalb erforderlich, weil nicht ausreichend österreichisches Personal zur Verfügung steht und das ausländische Personal lediglich mit von ausländischen Behörden ausgestellten Befähigungsnachweisen ausgestattet ist.

Lit. c: Die Anzahl der Besatzung des Schiffes kann nicht von vornherein bestimmt werden, es muß daher der Verleihungsbehörde vorbehalten bleiben, sie unter Berücksichtigung der Größe und des Fahrtbereiches des Schiffes festzusetzen.

#### Zu § 6:

(1) Für Schiffe, die in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen sind und denen das Recht zur Führung der Seeflagge verliehen worden ist, ist eine Eintragung in das österreichische Schiffsregister gemäß den Bestimmungen der Schiffsregisterordnung vom 19. Dezember 1940, Deutsches RGBl. I S. 1591, deren Bestimmungen für österreichische Seeschiffe auf Grund des Rechtsüberleitungsgesetzes, StGBI. Nr. 6/1945 auch derzeit noch anzuwenden sind, nicht möglich. Als Ersatzpapier für das nach der Schiffsregisterordnung auszustellende Schiffszertifikat wurde daher ein Flaggenzeugnis vorgesehen, das alle wesentlichen Angaben, die im Schiffszertifikat enthalten sind, ebenfalls beinhaltet.

(2) Als Nachweis der Verleihung des Rechtes zur Führung der Seeflagge ist das Flaggenzeugnis oder eine beglaubigte Abschrift hiervon stets an Bord mitzuführen. Das Flaggenzeugnis ist somit eine Art notwendiger internationaler Ausweis, in dem dargetan wird, daß das Recht zur Führung der Seeflagge einem bestimmten Schiff verliehen worden ist.

#### Zu § 7:

(1) Schiffe, die im Sinne des § 2 Abs. 1 lit. a zu mehr als 75% im Eigentum von österreichischen Staatsbürgern stehen und denen das Recht zur Führung der Seeflagge verliehen worden ist, dürfen nicht in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen sein (siehe § 3 lit. h) und müssen daher zur Eintragung in das Seeschiffsregister in Wien angemeldet werden.

(2) Durch diesen Absatz wird die rechtliche Verbindung mit der bereits oben zitierten Schiffsregisterordnung hergestellt und darauf hingewiesen, daß in das Schiffszertifikat auch das

Recht zur Führung der Seeflagge aufzunehmen ist.

(3) Als Nachweis der Eintragung in das Seeschiffsregister in Wien ist das Schiffszertifikat oder ein beglaubigter Auszug aus diesem stets an Bord mitzuführen. Das Schiffszertifikat dient als internationaler Ausweis dafür, daß das betreffende Schiff in das Seeschiffsregister in Wien eingetragen ist und das Recht zur Führung der Seeflagge besitzt.

#### Zu § 8:

Dieser Paragraph enthält diejenigen Tatbestände, bei deren Vorliegen zwingend mit dem Entzug des Rechtes zur Führung der Flagge vorzugehen ist. Es sind dies solche, die teils mit einer Änderung der Zusammensetzung der Eigentumsverhältnisse an dem Schiff zusammenhängen oder durch deren Setzung das Ansehen der Republik Österreich und der Seeflagge gefährdet wird (lit. a), teils solche, deren Vorliegen eine Gefährdung der Sicherheit des Schiffes und der Güter sowie der Sicherheit und Gesundheit der auf ihm befindlichen Personen mit sich bringen könnte (lit. b und lit. c). Im Einklang mit der österreichischen Schiffsregisterordnung ist zwecks Wahrung der Rechtssicherheit das Recht zur Führung der Seeflagge auch zu entziehen, wenn das Schiff in ein ausländisches Schiffsregister eingetragen wird (lit. d). Um die Bestimmung des § 10 Abs. 1 besonders wirksam zu gestalten, wurde schließlich auch noch die Nichteinhaltung der dort auferlegten Verpflichtung als Entziehungstatbestand gesetzlich vorgesehen (lit. f).

Daneben bleiben die Vorschriften über die Wiederaufnahme des Verfahrens (§§ 68 und 69 AVG. 1950) in all diesen Fällen unberührt.

#### Zu § 9:

Lit. a: Durch diese Bestimmung wird die Einhaltung der Bestimmungen allgemein anerkannter Übereinkommen sowie Gebräuche und Regeln der Seeschifffahrt für verbindlich erklärt, wenn auch Österreich seinen formellen Beitritt zu einer Reihe in Frage kommender internationaler Übereinkommen noch nicht vollzogen hat. Es bleibt somit einem späteren Zeitpunkt vorbehalten, den Einbau in die bestehende Ordnung der Weltseefahrt durch Beitritt zu einzelnen internationalen Abkommen vorzunehmen.

Lit. c: Diese allgemeine Anzeigepflicht gravierender Umstände dient nicht dem Zwecke der Strafe, sondern dem Zwecke der Entziehung.

Lit. d: Aus Gründen der Verkehrssicherheit hat auch der Eigentümer (Nutzungsberechtigte) auf jeden Fall alljährlich nachzuweisen, ob sein Schiff noch entsprechend ausgestattet ist (§ 3 lit. e) und ob es die seinerzeit zuerkannte Klassifikation noch besitzt (§ 3 lit. f).

Lit. e: Diese Bestimmung ist von besonderer Bedeutung; sie soll verhindern, daß Österreich durch das Anlaufen bestimmter Gewässer oder Häfen oder die Beförderung bestimmter Personen oder Güter in eine der neutralen Stellung Österreichs abträgliche Situation kommt.

Lit. f: Hiedurch soll ein Mißbrauch mit dem Schiffszertifikat oder dem Flaggenzeugnis ausgeschlossen werden.

#### Zu § 10:

(1) und (2): Es hat sich im Falle der Schweiz im letzten Weltkrieg gezeigt, wie wichtig es für den Staat ist, in Notzeiten über ausreichenden Tonnageraum zu verfügen, um die wirtschaftliche Versorgung des Landes sicherzustellen und damit auch besser die politische Neutralität wahren zu können. Es wurde daher gesetzlich ein Kontrahierungszwang normiert, wobei es allerdings in Anbetracht der Tragweite dieses Vorganges der Bundesregierung übertragen wird, die Notwendigkeit hiezu festzustellen und den Vertragsinhalt festzusetzen.

(3) Diese Bestimmung ist eine notwendige Folge der Abs. 1 und 2.

(4) Eigentümer und Schiffer werden ausdrücklich darauf hingewiesen, daß sie bei Abschluß von Vereinbarungen, die der im Abs. 1 normierten allenfalls eintretenden Verpflichtung hinderlich sein könnten, Bedacht zu nehmen haben. Ein Regreßrecht des Reeders gegenüber dem Bund für eine allfällige Inanspruchnahme seitens seines Vertragspartners soll damit ausgeschlossen werden.

#### Zu § 11:

(1) Nach Artikel 6 des Gesetzes StGBI. Nr. 484/1919, das in diesem Belange nach Artikel 149 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 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. Dieser Absatz hat somit lediglich deklatorische Bedeutung.

(2) und (3): Diese Bestimmungen sind in der internationalen Seeschifffahrt üblich und wurden daher auch in das vorliegende Gesetz übernommen.

(4) Um Verwechslungen und Mißbräuche zu verhindern, wurde die Führung von Haus-(Reederei)zeichen an die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft gebunden.

#### Zu § 12:

(1) Diese Bestimmungen sind ebenfalls in der internationalen Seeschifffahrt üblich und wurden somit in das Gesetz eingebaut.

(2) Einziger Registerhafen im Sinne der Erklärung über die Anerkennung des Flaggen-

12

rechtes der Staaten ohne Meeresküste, Abkommen von Barcelona vom 21. April 1921, verlautbart, im BGBl. Nr. 430/1924, ist Wien.

**Zu § 13:**

Für die Verleihungsbehörde ist es aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Beurteilungsmöglichkeit wichtig, zu wissen, welche Eintragungen hinsichtlich des Schiffes, dem das Recht zur Führung der Seeflagge verliehen worden ist, im Schiffsregister vorgenommen wurden. Diesem Gedanken soll diese Bestimmung dienen.

**Zu § 14:**

Dieser Paragraph enthält die Strafbestimmungen. Die Verwaltungsübertretungen, die gesetzt werden können, sind hiebei so schwerwiegend, daß es nur recht und billig ist, den im Verwaltungsstrafverfahren vertretbaren Höchstsatz und außerdem noch nebeneinander die Verhängung einer Arreststrafe vorzusehen sowie den Versuch für strafbar zu erklären. In diesem Sinne wurde auch bewußt von der Aufnahme einer Subsidiaritätsklausel abgesehen, um gemäß § 22 Abs. 2 VStG. 1950 eine Doppelbestrafung (Gerichts- und Verwaltungsstrafe) zu ermöglichen.

Mißbräuche des Rechtes zur Führung der Seeflagge, die die österreichische Neutralität zu gefährden imstande sein könnten, werden im Zusammenhang mit der im Zuge befindlichen Strafrechtsreform, die im Hinblick auf die von Österreich übernommenen Verpflichtungen auch Bestimmungen zum Schutze der Wahrung der Neutralität Österreichs bringen wird, zu regeln sein. Bis dahin dürfte mit den Strafbestimmungen des vorliegenden Paragraphen das Auslangen gefunden werden können. Der Bestrafung von Verstößen gegen Bestimmungen anderer Gesetze, wie zum Beispiel das Strafgesetz, wird durch diesen Paragraphen nicht vorgegriffen.

**Zu § 15:**

Hiedurch werden die bis jetzt in Österreich in Geltung stehenden seeflaggenrechtlichen Bestimmungen aufgehoben.

**Zu § 16:**

Dieser Paragraph enthält die Vollziehungsklausel, wobei bei denjenigen Bestimmungen, durch die auch Belange des Bundesministeriums für Justiz berührt werden, das Einvernehmen mit dieser Behörde vorgesehen wurde.