

Kodifikation des Binnenschiff-fahrtsrechts mit Blickrichtung auf den Rhein-Main-Donau-Verkehr

Von Ministerialrat Dr. Herbert Taucher, Bundesministerium für Verkehr, Oberste Schiffahrtsbehörde, Wien

Nachdem bereits durch eine Novellierung des Binnenschiffahrtsverwaltungs-gesetzes im Jahre 1967 die Konzessionierung der gewerbsmäßigen Binnenschiffahrt auf eine neue Rechtsbasis gestellt wurde, sollen weitere Teilgebiete des Binnenschiffahrt-Verwaltungsrechtes ebenfalls neu geregelt werden. Den Abschluß der gesamten Kodifikation des Binnenschiffahrt-Verwaltungsrechtes könnte dann die Zusammenfassung der Rechtsvorschriften aller Teilgebiete in einem Binnenschiffahrtsgesetz bilden, das ähnlich wie das Luftfahrtgesetz oder das Eisenbahngesetz die gesamte Materie umfassend regelt.

Diese Art der legislatischen Vorgangsweise findet seitens der Obersten Schiffahrtsbehörde ihre Begründung darin, daß nur ein etappenmäßiges Vorgehen von Teilgebiet zu Teilgebiet vor einer endgültigen Zusammenfassung in einem einzigen Gesetzeswerk es ermöglicht, mit dem verschwindend geringen Stab legislatisch tätiger Beamter die größtmögliche Gesetzesmaterie in der gegebenen Zeit zu bewältigen. Andernfalls wäre eine große Zahl zum Teil schon sehr alter Rechtsvorschriften über Gebühr bis zur Fertigstellung eines Gesetzes, das die gesamte Materie erschöpfend behandelt, in Geltung geblieben.

Das im Zuge der Auflösung in einzelne Rechtskomplexe als erstes Teilgebiet neu geregelte Schiffahrtspolizeirecht besteht aus dem Einführungsgesetz zum Schiffahrtspolizeigesetz, BGBl. Nr. 90/1971, dem Schiffahrtspolizeigesetz, BGBl. Nr. 91/1971, und der auf Grund des Schiffahrtspolizeigesetzes erlassenen Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 259/1971, sowie der Schiffahrtsbetriebsordnung, BGBl. Nr. 260/1971. Sämtliche vorzitierte Rechtsvorschriften sind am 20. September 1971 in Kraft getreten.

Mit dem Einführungsgesetz wurden insbesondere die im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Schiffahrtspolizeigesetzes erforderlichen Änderungen bestehender schiffahrtsrechtlicher Vorschriften sowie die Eliminierung einiger

überholter Bestimmungen vorgenommen. Es ist hiefür deshalb ein eigenes Bundesgesetz erlassen worden, um das Schiffahrtspolizeigesetz selbst mit diesen der Rechtsangleichung dienenden Maßnahmen nicht zu belasten und um seine Übersichtlichkeit nicht zu beeinträchtigen. Mit dem Schiffahrtspolizeigesetz selbst, welches in Verbindung mit der Wasserstraßen-Verkehrsordnung der Straßenverkehrsordnung vergleichbar ist, wurden einerseits die Grundsätze für ein einheitliches und modernes Schiffahrtspolizeirecht geregelt, andererseits wird auf dieser Grundlage die Möglichkeit geboten, die zum Teil veralteten und überholten, seinerzeit im Verordnungsweg erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften durch neue Verordnungen zu ersetzen, wobei hinsichtlich der Wasserstraße Donau auf die entsprechenden Empfehlungen der Donaukommission Bedacht zu nehmen war.

Das diesbezügliche umfassende Verordnungswerk, nämlich die bereits zitierte Wasserstraßen-Verkehrsordnung, regelt Einzelheiten des fahrenden und ruhenden Verkehrs, ferner die Angelegenheiten der Schifferausweise und enthält eine Hafensordnung sowie Vorschriften zur Hintanhaltung von Verschmutzungen der Wasserstraßen durch Fahrzeuge usw.

Der Geltungsbereich dieser Verordnung erstreckt sich nur auf Wasserstraßen, während die bereits seit 1961 in Geltung stehende Seenverkehrsordnung für die in deren Anhang aufgezählten Seen die erforderlichen schiffahrtspolizeilichen Regelungen traf.

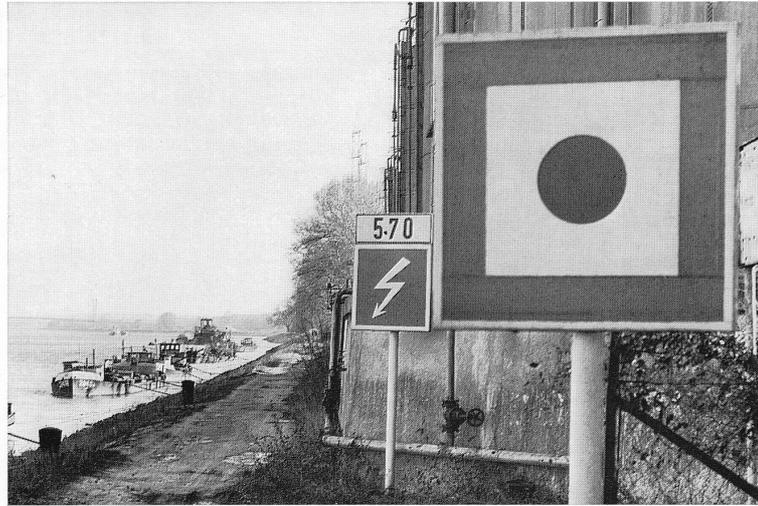
Bei der Ausarbeitung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung nahmen die Legisten auf die künftige Kanalverbindung zwischen Donau und Rhein Rücksicht, indem sie die für die Donau geltenden Vorschriften denen für die Rheinschiffahrt anglich. Im übrigen erleichtert der Rechtscharakter einer Verordnung die kurzfristige Anpassung ihrer Bestimmungen an den jeweiligen Entwicklungsstand der Schiffahrtstechnik.

Zum Unterschied von der Wasserstraßen-Verkehrsordnung soll die Schifffahrtbetriebsordnung, die Bestimmungen über den Schifffahrtbetrieb an Bord, über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten und den Fährbetrieb enthält, insofern nur interimistisch gelten, als sie später in die Zulassungsvorschriften für Wasserfahrzeuge eingebaut werden soll. Mit Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt schien es jedoch unzulässig, diese Materie auch nur vorübergehend unreguliert zu lassen.

Der Entwurf eines Schifffahrtsanlagengesetzes wurde nunmehr bereits als Regierungsvorlage der parlamentarischen Behandlung zugeleitet. Die diesbezügliche Regelung ist notwendig geworden, weil die derzeit noch geltenden anlagenrechtlichen Bestimmungen, wie sie vor allem im Binnenschifffahrtsverwaltungs-gesetz, BGBl. Nr. 550/1935, enthalten sind, als unzulänglich und zum Teil bereits als überholt angesehen werden müssen. Außerdem wurde im Hinblick auf den Aufbau und die Zielsetzungen dieses künftigen Gesetzes darauf Bedacht genommen, daß die Verfahrensvorschriften mit jenen des Wasserrechtsgesetzes 1959 weitgehend übereinstimmen. Besonders erwähnt sei, daß aus rechtssystematischen Gründen im Gesetz auch Vorschriften für die Regelung der „Hafenentgelte“ enthalten sein sollen, da Hafenanlagen typische Schifffahrtsanlagen sind und deren Benutzung mit der Einhebung von Hafenentgelten in unmittelbarem Zusammenhang steht. Aus den im wesentlichen gleichen Erwägungen, die für die beabsichtigte Erlassung eines Schifffahrtsanlagengesetzes maßgebend sind, wurde auch der Entwurf einer Schifffahrtsanlagenverordnung bereits dem Begutachtungsverfahren zugeführt. Diese Verordnung soll ebenfalls veraltete Vorschriften ersetzen, wie sie z. B. in der Flußschifffahrtsverordnung enthalten sind.

Des weiteren steht eine Neuregelung in Vorbereitung, die an die Stelle der geltenden Schiffsführerverordnung treten und eine Art Gegenstück zur Zivilluftfahrtverordnung darstellen soll. Die Schiffsführerverordnung stammt aus dem Jahre 1932, also aus der Dampfschiffzeit, in der der Schifferberuf noch nicht wie heute ein Lehrberuf mit zweijähriger Lehrzeit, Berufsschule, Prüfungen usw., sondern ein Anlernberuf war. Das Prüfungssystem soll modernisiert und vereinfacht werden.

Im Anschluß daran ist eine gesetzliche bzw. verordnungsmäßige Re-



gelung vorgesehen, welche die technischen Anforderungen an Wasserfahrzeuge bei deren Zulassung und Überwachung betrifft. Bei diesem legislativen Schritt, durch den die bereits ziemlich veraltete Schiffspatentverordnung ersetzt werden soll, wird auf die technischen Vorschriften über die Zulassung der Schiffe am Rhein im besonderen Maße Rücksicht genommen werden, damit nach der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals das Befahren beider Ströme mit Schiffen gleicher Konstruktion gewährleistet ist.

Gewisse einvernehmlich mit den Schifffahrtsunternehmen den Werften aufzuerlegende international verbindliche Konstruktionsnormen sollen allfällige im Ausland notwendige Reparaturen mit genormten Teilen ermöglichen, was sich auf die Erhaltungskosten günstig auswirken und damit die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt erhöhen wird.

In bezug auf die Reihenfolge der zu regelnden Materien sei bemerkt, daß das Anlagenrecht deshalb vor den Zulassungsvorschriften für Wasserfahrzeuge und deren Führer in Behandlung genommen wurde, weil die Zulassungsvorschriften mit jenen für den Bodensee soweit als möglich abgestimmt werden sollen, die diesbezüglichen Beratungen zwischen der BRD, der Schweiz und Österreich aber noch einige Zeit in Anspruch nehmen werden.

Es soll in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, daß das „Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee“, also die grundsätzliche staatsvertragliche Regelung, bereits Anfang Februar 1972 von den Vertretern der BRD, der Schweiz und Österreichs paraphiert wurde und in absehbarer

Zeit ratifiziert werden soll. Das Übereinkommen, welches voraussichtlich im Frühjahr 1973 in Kraft treten wird, beruht auf dem Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit, regelt die Erlassung einheitlicher Schifffahrtsvorschriften (Verkehrs- und Zulassungsvorschriften) durch die drei Vertragsstaaten und ermöglicht die Anpassung an neue Verhältnisse in kürzester Zeit.

Abschließend sei auf den Umstand verwiesen, daß im Falle des Inkrafttretens der Bundesverfassungsgesetznovelle im Zusammenhang mit dem Forderungsprogramm der Bundesländer – der diesbezügliche Zeitpunkt ist nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge allerdings noch völlig ungewiß – auch umfangreiche legislative Anpassungsmaßnahmen an den die Schifffahrt betreffenden einfachgesetzlichen Bestimmungen vorzunehmen sein werden, da in Angelegenheiten der Schifffahrt eine beschränkte Kompetenzübertragung vom Bund auf die Länder, und zwar hinsichtlich der Schifffahrtskonzessionen, der Schifffahrtsanlagen und der Zwangsrechte an solchen Anlagen vorgesehen ist. Unter anderem würde auch das Binnenschifffahrtsverwaltungs-gesetz zur Gänze eliminiert und durch ein modernes Konzessionsgesetz ersetzt werden.

Frequenz der DDSG-Personenschifffahrt

Jahr	Personen
1960	421.816
1965	357.953
1967	503.204
1968	464.982
1970	433.510
1971	504.916