



---

# Erläuternder Bericht zur Änderung der Binnenschifffahrtsverordnung (BSV)

---

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-10/115

## 1. Gegenstand

Im Rahmen der Bahnreform 2 ergab sich unter anderem Anpassungsbedarf in der Binnenschifffahrtsverordnung (BSV). In der vorliegenden Revision liegen die Schwerpunkte dabei in drei Bereichen. Einerseits sollen Blutalkoholgrenzwerte bezüglich der Fahrunfähigkeit festgelegt werden, andererseits mit der Zulassung von Radar- und Satellitennavigationsgeräten (Satnav-Geräten) als Navigationsinstrumente und den damit verbundenen Zulassungsbestimmungen die Fahrt entsprechender Schiffe auch bei unsichtigem Wetter möglich gemacht werden. Weiter wird das im Jahre 2001 eingeführte Verbot des Kitesurfens ausserhalb behördlich bewilligter Wasserflächen aufgehoben, nachdem eine entsprechende Motion von den eidg. Räten Ende 2012 überwiesen wurde. Daneben sollen zusätzlich einzelne Vorschriften an die Erfordernisse eines korrekten Vollzugs angepasst werden können.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Fahrunfähigkeit in der Binnenschifffahrt

In den letzten Jahren wurde der Bund von den Kantonen aufgefordert, für das Führen eines Schiffes unter Alkoholeinfluss den Begriff der Angetrunkenheit mittels klaren Blutalkoholgrenzwerten zu definieren. Bisher gibt es jedoch keine Konkretisierung dazu, ab welcher Alkoholkonzentration im Blut Angetrunkenheit vorliegt. Soweit bekannt ist, haben die kantonalen Stellen in der Schifffahrt bis anhin teilweise die Grenzwerte für den Strassenverkehr analog angewendet. Eine unterschiedliche Praxis sowohl im Strafverfahren als auch beim Administrativverfahren war damit nicht zu vermeiden. Eine optimale präventive Wirkung gegen Angetrunkenheit am Steuer eines Schiffes war damit nicht gewährleistet.

Das Parlament hat mit dem Beschluss vom 16. März 2012 eine neue Delegationskompetenz im BSG geschaffen. Gestützt darauf kann der Bundesrat nun festlegen, ab welcher Blutalkoholkonzentration von Angetrunkenheit gesprochen werden kann. Der Bundesrat soll zugleich eine qualifizierte Blutalkoholkonzentration festlegen, ab welcher eine schärfere Strafe ausgesprochen wird.



Bei gewerbsmässig eingesetzten Schiffen werden für Personen, die diese Schiffe führen, an deren Führung beteiligt sind oder an Bord einen nautischen Dienst ausüben, tiefere Grenzwerte für Blutalkoholkonzentration festgelegt als im Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt. Dies deshalb, weil hier das Gefährdungspotenzial - Passagiere an Bord - tendenziell höher ist als im Freizeitbereich.

Analog der Regelung für den Strassenverkehr soll der Bundesrat im gleichen Schritt Grenzwerte für den Konsum von Substanzen (Betäubungs- und Arzneimittel) festlegen, welche die Fahrfähigkeit herabsetzen.

## **2.2 Verwendung von Radar- und Satnav-Geräten**

Als Satnav-Geräte werden Vorrichtungen bezeichnet, die mit Hilfe von Satellitensignalen die Position z.B. eines Schiffes auf der Erdoberfläche bestimmen können. Das bekannteste System ist das so genannte GPS (US-amerikanisch). Daneben etablieren sich ebenfalls das russische GLONAS wie auch das europäische Galileo-System. Diese Geräte sollen innerhalb von 5 Jahren die in der Schweiz weit verbreitete, so genannte Koppelnavigation ablösen. Es handelt sich hierbei um ein klassisches nautisches Verfahren mit Stoppuhr, Kompass und dem Kompassbuch. Später kamen die ersten Radargeräte zum Einsatz, welche das Ufer und schwimmende Objekte auch bei unsichtigem Wetter darstellen. In den letzten Jahren haben sich Satnav-Geräte etabliert und es ist angebracht, dieser Entwicklung auch im Bereich der Binnenschifffahrt Rechnung zu tragen.

Radar- und Satnav-Geräte werden in der gewerbsmässigen Schifffahrt vermehrt zur Navigation bei unsichtigem Wetter, wie zum Beispiel bei Schneefall, starkem Regen oder Nebel eingesetzt. Bisher fehlen für das Fahren unter diesen erschwerten Bedingungen jedoch die rechtlichen Grundlagen. Diese werden mit der vorliegenden Revision der BSV geschaffen. Dazu gehört die Definition des Begriffes „*Radarfahrt*“, die Beschreibung von Zulassungsvoraussetzungen für die Geräte sowie die Festlegung von Anforderungen an Personen (Schiffsführer / Radarbeobachter), die diese in der Praxis bedienen.

Wie bisher dürfen Schiffe bei unsichtigem Wetter ausfahren, wenn sie mit einem Kompass, einem Satnav- oder einem Radargerät ausgerüstet sind und ausserdem die erforderlichen Einrichtungen zum Geben der vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen an Bord haben. Allein mit dieser Ausrüstung müssen Schiffe aber ihre Geschwindigkeit den aktuellen Sichtverhältnissen auf dem Gewässer anpassen. Hingegen können Schiffe, die mit zugelassenem Radargerät, Wendeanzeiger, Satnav-Gerät und mit einem Sprechfunkgerät ausgerüstet sind, dank dieser Navigationsausrüstung mit höherer Geschwindigkeit verkehren, als es die Sichtverhältnisse auf dem Gewässer zulassen. Diese Art der Fahrt wird als so genannte „*Radarfahrt*“ bezeichnet. Für Kursschiffe, die nach einem Fahrplan verkehren, ist diese Ausrüstung zwingend.



Schiffe, welche sich bei Aufkommen unsichtigen Wetters auf dem Gewässer befinden und nicht für die Fahrt bei unsichtigem Wetter ausgerüstet sind, haben so rasch wie möglich das Ufer oder einen sicheren Hafen anzulaufen.

Eine sichere „*Radarfahrt*“ setzt voraus, dass sich die Schiffsführer untereinander mittels Sprechfunk verständigen können. Deshalb müssen Schiffe in Radarfahrt mit einem Funkgerät ausgerüstet sein. Das Funkgerät muss über UKW Kanal 16 verfügen, ein Kanal, der in Absprache mit dem BAKOM zugeteilt wird.

Radargeräte und Wendeanzeiger, welche für die „*Radarfahrt*“ eingesetzt werden, müssen über eine Typengenehmigung nach den einschlägigen Vorschriften der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung oder über eine EG-Baumusterzulassung sowie eine EG-Konformitätserklärung des Herstellers nach der EU-Richtlinie 96/98/EG verfügen.

Für Satnav-Geräte werden Mindestanforderungen im Anhang 34 der BSV festgelegt. Diese orientieren sich an Standards von Geräten für den semiprofessionellen Einsatz.

Es gibt zunehmend Geräte auf dem Markt, die verschiedene Funktionen in sich vereinigen (z.B. Radar und Satnav). Diesem Umstand trägt Artikel 55a Absatz 4 Rechnung, indem Geräte mit kombinierten Funktionen anerkannt und zugelassen werden, sofern sie den geforderten Standard nach Artikel 133 erfüllen.

Neben den Anforderungen an die Geräte auf den Schiffen müssen auch die zu befahrenden Gewässer radartauglich ausgerüstet werden, sofern es die Sicherheit der Schifffahrt erfordert. Dies ist Aufgabe der Kantone, denen gemäss BSG die Gewässerhoheit zusteht. Die Einrichtungen zur Signalisierung werden in Anlehnung an die Vorschriften auf dem Rhein umschrieben. Auf dem Rhein werden die Vorschriften CEVNI angewendet (einschliesslich Grössenangaben etc.). In der Binnenschifffahrt werden aus Kostengründen teilweise kleinere Signale verwendet. Für die Überprüfung der Notwendigkeit zur Ausrüstung eines Gewässers und für die allfällige Umsetzung wird eine Übergangsfrist von fünf Jahren vorgesehen.

### **2.3 Radarpatent / Radarfahrtberechtigung**

Schiffsführer, die bei unsichtigem Wetter mit den Sichtverhältnissen angepasster Geschwindigkeit fahren und dabei Radar als Navigationshilfsmittel verwenden, müssen mit der Bedienung des Radargerätes vertraut sein und die Informationen aus dem Radarbild ausreichend auswerten können. Eine amtliche Prüfung oder ein amtliches Dokument sind hierfür nicht erforderlich.

Schiffsführer/Radarbeobachter eines Schiffes in Radarfahrt, müssen demgegenüber entweder über ein amtliches Radarpatent oder eine amtliche Radarfahrtberechtigung verfügen. Das amtliche Radarpatent gilt auf allen Gewässern der Schweiz einschliesslich der Grenzgewässer, die amtliche Radarfahrtberechtigung hingegen nur auf dem Gewässer, auf dem die Ausbildung und Prüfung erfolgte. Zur Ausstellung eines amtlichen Radarpatentes muss



ein Radarkurs besucht und eine Prüfung bestanden werden. Kurse und Prüfungen können von anerkannten Organisationen durchgeführt werden. Die Anerkennung der Organisationen erfolgt durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Amtliche Radarfahrerberechtigungen werden aufgrund einer betriebsinternen Ausbildung von der zuständigen Behörde (Bund oder Kanton) erteilt. Betriebsinterne Ausbildungen dürfen nur durch Inhaber eines amtlichen Radarpatentes durchgeführt werden.

### **2.3.1 Vorteile / Nachteile**

Die Verwendung von Wendeanzeigern, Radar- und Satnav-Geräten erlaubt eine präzise Navigation unabhängig von äusseren Einflüssen wie Strömung und Wind. Moderne Satnav-Geräte werden nicht durch Einflüsse wie Dunkelheit oder schlechte Sicht (starker Regenschauer, Schnee, Nebel) beeinträchtigt. Im Weiteren kann bei einem Mann-über-Bord-Manöver die Position, in welcher der Alarm ausgelöst wurde, auf dem Gerät gespeichert werden. Der Rückweg zum Unfallort wird berechnet und visuell dargestellt. Bei Radargeräten ist der Einfluss schlechten Wetters auf die Darstellung im Radarbildschirm geringer, wenn sie nach hohen Standards geprüft und zugelassen sind.

Andererseits können Gefahren beim Einsatz der Satellitennavigation nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Beispielsweise kann in sehr seltenen Fällen eine Position nicht korrekt wiedergegeben werden, oder die Satellitensignale können ausfallen oder fehlerhaft sein. Es gehört zur Aufgabe des Schiffsführers, die Schiffsposition laufend zu überprüfen. Dazu steht u.a. auch das Radargerät zur Verfügung.

### **2.3.2 Benannte Stellen in der Schweiz, Vergleich zu europäischem Recht**

In der Schweiz ist bisher keine Stelle nach der EU-RL 96/98 für die Prüfung von Schiffsausrüstungen wie Radargeräte benannt worden. Dies ist angesichts der damit verbundene hohen Aufwendungen und dem kleinen Schweizer Markt verständlich, zumal das Binnenland Schweiz über keine nennenswerte maritime Industrie verfügt. Auch für die Zukunft ist nicht mit der Errichtung einer solchen Stelle zu rechnen. Die Feststellung der Gleichwertigkeit der RL 96/98 (Schiffsausrüstung) durch eine Aufnahme in das Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen mit der EU ist deshalb bis auf weiteres nicht vorgesehen.

Durch die im Revisionsentwurf festgehaltenen Mindestanforderungen an die Satnav-Geräte soll sichergestellt werden, dass die wichtigsten Navigations- und Sicherheitsfunktionen (z.B. Speichern der Routen und Wegpunkte) vorhanden sind. Es wird jedoch nicht verlangt, dass diese Geräte über eine Baumusterzulassung (EU-RL 96/98/EG) oder über eine Typgenehmigung verfügen müssen. Die Anforderungen an Geräte für den Einsatz auf den verhältnismässig kleinen Schweizer Gewässern sind geringer als die europäischen.



### **2.3.3 Fernmelderechtliche Vorschriften**

Am 31. Oktober 2012 legte der Bundesrat fest, dass künftig für die Nutzung von Radar auf Schiffen und weiteren Anwendungen keine Konzession mehr benötigt wird. Somit hat er die Ausweitung der Konzessionsbefreiungen auf diese Geräte ab 1. Januar 2013 gutgeheissen. Obwohl für Radargeräte künftig auf die Konzessionerteilung verzichtet wird, gelten nach wie vor verschiedene gesetzliche Bestimmungen auch für Radargeräte. Es handelt sich dabei insbesondere um das Fernmeldegesetz vom 30. April 1997 (FMG, SR 784.10), die Verordnung vom 18. November 2009 über die elektromagnetische Verträglichkeit (VEMV, SR 734.5) sowie um die Verordnung vom 14. Juni 2002 über Fernmeldeanlagen (FAV, SR 784.101.2). Beispielsweise könnte dies bedeuten, dass das BAKOM stichprobenweise Konformitätskontrollen an Radargeräten durchführt oder dass es im Falle von Störmeldungen Radargeräte überprüft.

Satnav-Geräte sind Empfangsgeräte, die ausnahmsweise den fernmelderechtlichen Vorschriften nicht unterliegen.

### **2.4 Aufhebung des Kitesurf-Verbot**

Am 13. Juni 2012 wurde unter der Nr. 12.3496 von Herrn Ständerat H. Hess eine Motion unter dem Titel „Gleichstellung des Kitesurfens mit anderen Wassersportarten“ eingereicht. Weitere ähnlich lautende Motionen wurden von 6 Nationalräten eingebracht. Die Motion von Herrn Hess wurde am 20. September 2012 im Ständerat und am 14. Dezember 2012 im Nationalrat angenommen. Demnach sollen die Bestimmungen über das Kitesurfen in der BSV so angepasst werden, dass das Fahren mit Drachensegelbrettern keiner speziellen, behördlichen bewilligten Wasserflächen mehr bedarf. Es sollen die gleichen allfälligen Einschränkungen gelten wie für das Fahren mit Wasserski, Segelbrettern oder ähnlichen Geräten. Als allfällige Einschränkungen werden in der Motion die Bereiche Sicherheit, Nachtruhe, Sichtverhältnisse oder Umweltbelastungen aufgezählt.

Mit der Annahme der Motion von Herrn Ständerat Hess wird der Bundesrat beauftragt, die erforderlichen Anpassungen in der BSV vorzunehmen. Bei der Umsetzung der Motion ist darauf zu achten, dass den Kantonen ausreichend Zeit zur Anpassung allfälliger kantonaler Regelungen, die sich auf die Binnenschiffverkehrsverordnung stützen, eingeräumt wird. Daher wird vorgeschlagen, die Änderung der einschlägigen Bestimmungen in der BSV erst mit zwei Jahren Verzögerung in Kraft zu setzen. Neben dem eigentlichen Verbot werden verschiedene weitere Detailbestimmungen zum Thema Kitesurfen angepasst. Dazu zählen die Definition des Drachensegelbrettes und die bisherige Längenbegrenzung der Zug- und Steuerleinen der Drachensegel.



## **2.5 Anpassung weiterer Vorschriften**

Die Revision der BSV wird dazu benutzt, Vorschriften zu ändern, deren Vollzug in den vergangenen Jahren zu Problemen geführt hat, oder bei denen sich die Rahmenbedingungen geändert haben. Dazu zählen u.a. die Vorgaben über die Auslösung von Starkwind- oder Sturmwarnungen, die Anerkennung von ausländischen oder internationalen Schiffsführerausweisen bei vorübergehendem Aufenthalt der Ausweisinhaber in der Schweiz (Bsp. Ferien). Auch ein Verweis auf europäische Normen für Rettungsmittel wird aktualisiert und die Vorgaben in Bezug auf Rettungsmittel, die auf Rafts verwendet werden, werden aktualisiert.

## **3. Erläuterung der einzelnen Bestimmungen**

### **Artikel 2 Bst. a; Ziffer 16**

Der Begriff des Drachensegelbrettes wird überarbeitet und in Teilen der Definition eines „Segelbrettes“ angepasst. Diese Anpassung hat jedoch für die Ausübung dieser Wassersportart auf den Gewässern keine Auswirkungen.

### **Artikel 2 Bst. b; Ziffer 11**

Satnav-Gerät ist ein Oberbegriff und umfasst Geräte der Systeme GPS, GLONAS und Galileo (voraussichtlich ab 2014).

Angesichts der Tatsache, dass es neben dem US-amerikanischen globalen Satellitensystem, dem russischen GLONAS bald auch noch das europäische Galileo geben wird, wurde ein Begriff gewählt, der alle 3 Systeme im Sinne eines Oberbegriffs erfasst.

### **Artikel 2 Bst. d; Ziffern 2 und 3**

Der bisherige Verweis auf die Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession (VPK, ex SR 745.11) zur Definition des Begriffes „gewerbsmässiger Transport“ muss geändert werden, weil diese Verordnung mit dem Erlass des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1) aufgehoben wurde. Materiell ergeben sich keine Änderungen.

Die Definition der „Radarfahrt“ stimmt mit derjenigen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (SR 747.224.111) überein. Zum Zweck der späteren Abgrenzung wird jedoch ergänzt, dass bei Radarfahrt mit entsprechender Navigationsausrüstung die Geschwindigkeit eines Schiffes aufgrund der verfügbaren Hilfsmittel höher gewählt werden kann, als es die Sichtverhältnisse zulassen. Selbstverständlich hat aber der Schiffsführer auch bei Radarfahrt die Geschwindigkeit des Schiffes den Umständen anzupassen.



### **Artikel 37 Abs. 3 und 6**

In Absatz 3 wird neu das Wakesurfen aufgenommen. Es handelt sich um eine Sportart, die dem Wasserskifahren sehr ähnlich ist. Die bisher bereits vorgesehene Signalisation von Startgassen für das Wasserskifahren in den Uferzonen gilt künftig nicht mehr alleine für diese Sportart, sondern neu auch für das Wakesurfen.

Die bisherige Bestimmung, wonach Wasserflächen, die für das Kitesurfen freigegeben sind, mit einer Tafel gekennzeichnet werden können, ist aufgrund der Aufhebung des grundsätzlichen Kitesurf-Verbotes von Art. 54 Abs. 2<sup>bis</sup> nicht mehr erforderlich. Hingegen haben die zuständigen Behörden neu die Möglichkeit, Startgassen für das Befahren mit Drachensegeln in den Uferzonen auszuscheiden (Art. 54 Abs. 2<sup>ter</sup>) und mit der bereits in Anhang 4 der BSV enthaltenen Hinweistafel E.5<sup>ter</sup> zu kennzeichnen.

### **Artikel 39**

Die „Radarfahrt“ verlangt, dass beispielsweise Brückendurchfahrten und andere nautische Hindernisse oder Gefahren nach dem Stand der Technik mit Radarreflektoren markiert werden, sofern es die Sicherheit erfordert. Dadurch können Hindernisse für den Schiffsführer auf dem Radarschirm sichtbar gemacht werden. Zur Signalisation sind Zeichen nach Anhang 4 zu verwenden. Es handelt sich um genormte Zeichen gemäss der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (SR 747.224.111).

In der Regel ist der Kanton Eigentümer von Objekten wie Brücken. Aber es kann sich beispielsweise auch um eine Landungsanlage handeln, die zwecks zuverlässiger Ortung zu kennzeichnen ist. Eine solche Landungsanlage muss nicht zwangsläufig Eigentum des Kantons sein.

### **Artikel 40 Sturmwarnzeichen**

Die Kriterien für eine Starkwind- bzw. eine Sturmwarnung werden auf Empfehlung des Bundesamtes für Meteorologie und für Klimatologie (MeteoSchweiz) an aktuelle Werte angepasst. Die Grenzen werden sowohl in Knoten als auch in km/h angegeben.

### **Artikel 40a Fahrunfähigkeit**

Mit **Absatz 1 und 2** gelten für die Schiffsführer hinsichtlich des Alkoholkonsums dieselben Grenzwerte wie im Strassenverkehr. Diese Angleichung an den Strassenverkehr drängt sich deshalb auf, weil viele Schiffsführer mit einem Auto an- oder abreisen. Auch aus Gründen der Rechtssicherheit sowie wegen des einfacheren Vollzuges durch die kommunalen und kantonalen Polizeiorgane, empfiehlt es, sich dieselben Grenzwerte festzulegen.

Nach Artikel 52 des Schweizerischen Strafgesetzbuches sieht die zuständige Behörde von einer Strafverfolgung, einer Überweisung an das Gericht oder einer Bestrafung ab, wenn Schuld und Tatfolgen geringfügig sind. Gestützt auf diese Bestimmung könnten die zustän-



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-10/115

digen Behörden im Einzelfall und nach den konkreten Umständen z.B. das Führen von motorlosen Schlauchbooten, Strandbooten und Paddelbooten unter Alkoholeinfluss nicht verfolgen, wenn dabei keine konkreten Gefährdungen aufgetreten sind.

Ein Schiff führt, wer im Sinne von Artikel 16 Absatz 2 BSG die tatsächliche Befehlsgewalt über das Schiff innehat. An der Führung beteiligt sich eine Person erst dann, wenn sie an Stelle des Schiffsführers das Schiff steuert.

Auch das Stillliegen resp. Ankern auf offenem Gewässer gilt als Führen eines Schiffes, da bei aufkommender Gefahr das Schiff u.U. in Betrieb gesetzt werden muss. So muss der Schiffsführer z.B. wegen nicht garantierter Wetterprognose jederzeit in der Lage sein, das Schiff zu führen. Nur Schiffe, die im Hafen, am Ufer oder an einem behördlich bewilligten Liegeplatz festgemacht sind, gelten als nicht geführt.

Nach **Absatz 2** liegt bereits ab einem Grenzwert von 0,10 Körpergewichtspromille eine Fahrunfähigkeit vor, was faktisch ein Alkoholverbot zur Folge hat. Studien zum Alkoholkonsum haben gezeigt, dass bereits ab 0,10 Gewichtspromille die Schläfrigkeit erhöht und die Aufmerksamkeit beeinträchtigt ist. Daher wird für Personen, die gewerbsmässig eingesetzte Schiffe für den Personen- oder Gütertransport führen, an deren Führung beteiligt sind oder einen nautischen Dienst an Bord dieser Schiffe ausüben, neu ein Alkoholgrenzwert eingeführt, welcher unter jenem für die andern Schiffsführer liegt.

Diese Verschärfung gegenüber den anderen Schiffsführern lässt sich aufgrund der besonderen Arbeitsbedingungen und Verantwortung rechtfertigen, die dieser Personengruppe zukommt. Dieser Grenzwert gilt bereits heute für folgende Personen: Führer im konzessionierten oder bewilligten grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse; Fahrlehrer auf der Strasse sowie das Personal mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit im Eisenbahnbereich und für Besatzungen der eidg. konzessionierten Schifffahrtsunternehmen (vgl. Art. 44 Abs. 4 Schiffbauverordnung; SBV, SR 747.201.7).

Der Blutalkoholgrenzwert von 0,10 Promille wird aus medizinischen und messtechnischen Gründen gewählt. Jeder Mensch hat Spuren von Alkohol durch Eigenproduktion in sich oder kann durch Verzehr von Nahrungsmitteln mit geringem Alkoholgehalt wie zum Beispiel gärenden Früchten, oder selbst durch den Genuss von alkoholfreiem Bier einen geringen Blutalkoholgehalt in sich bilden. Auf der messtechnischen Seite ist davon auszugehen, dass die analytische Grenze für die Nulltoleranz bei 0,10 Promille liegt. Mit den heutigen Messmethoden ist der sichere Nachweis einer solchen Blutalkoholkonzentration möglich.

Als nautischer Dienst gilt die Tätigkeit der entsprechend ausgebildeten Matrosen und Maschinisten.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-10/115

Nach **Absatz 3** liegt der Wert der qualifizierten Blutalkoholkonzentration bei einer Erreichung oder Überschreitung von 0,80 Promille, wodurch statt einer Busse eine Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe ausgesprochen wird.

In **Absatz 4** werden dieselben die Fahrfähigkeit herabsetzenden Substanzen aufgelistet wie beim Strassenverkehr.

Mit der Regelung in **Absatz 5** wird inhaltlich dieselbe Regelung gewählt wie jene für den Strassenverkehr.

#### **Art 40b - o**

Die Kontrolle der Fahrfähigkeit sowie die Massnahmen zur Verhinderung der Ausübung einer nautischen Tätigkeit und die Ausweisabnahme wurden analog der Regelung für die Strasse redigiert, mit den entsprechenden terminologischen Anpassungen für die Schifffahrt. Die Regelung für die gewerbsmässig eingesetzten Schiffe entspricht jener für die Triebfahrzeugführenden der Eisenbahnunternehmen.

Die Unterscheidung zwischen Schiffen mit Motor und motorlosen Schiffen hat der Gesetzgeber bereits im Binnenschifffahrtsgesetz festgelegt.

#### **Art 40c**

Als Folge der Änderung der Binnenschifffahrtsverordnung wird auch der Geltungsbereich der Verordnung des EJPD vom 28. Mai 2011 über Atemalkoholmessmittel (AAMV) angepasst werden müssen. In Art. 2 AAMV wird auf die Feststellung der Fahrfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) nach Artikel 40a Absatz 1 der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern hinzuweisen sein.

#### **Art 40m**

Nur der Schiffsführerausweis ist abzunehmen.

#### **Art 40p**

Erfolgt der Vollzug des Warnungsentzuges im Bereich der Vergnügungsschifffahrt ausserhalb der eigentlichen Schifffahrtssaison in den Monaten Oktober bis März, hätte eine entsprechende Massnahme praktisch keinen erzieherischen Effekt, sodass der Zweck der Massnahme nicht erreicht würde.

#### **Artikel 41 Absatz 3**

Diese Bestimmung wurde in Artikel 24a des BSG verschoben und zugleich erweitert.



**Artikel 44 Abs. 1 Bst. b und d**

Hier werden die Vorrangregeln der Wasserfahrzeuge untereinander teilweise neu definiert. Einerseits werden Fahrgastschiffe, welche nicht den Status eines Kursschiffes haben, den Güterschiffen bezgl. des Vorrangs gleichgestellt. Weiter werden die Windsurfer den Drachensegelbrettern gleich gestellt. Diese Gruppe muss allen anderen Verkehrsteilnehmern auf dem Wasser ausweichen. Diese Vorrangregeln basieren u.a. auf dem Prinzip, dass die wendigeren Schiffe den weniger wendigen Schiffen ausweichen.

**Artikel 54 Abs. 1, 2, 2<sup>bis</sup> und 2<sup>ter</sup>**

In den Absätzen 1 und 2 wird die Sportart des Wakesurfens dem Wasserskifahren gleichgestellt. Beide Sportarten sind eng mit einander verwandt. Für Wakesurfer gelten künftig die gleichen örtlichen und zeitlichen Begrenzungen wie für Wasserskifahrer.

Entsprechend der bereits erwähnten Motion zum Thema Kite-Surfen wird Abs. 2<sup>bis</sup> aufgehoben. Damit können Drachensegelbretter künftig unter Beachtung der übrigen geltenden Verkehrsbestimmungen auf allen schiffbaren Schweizer Gewässern verkehren. Auf den Grenzgewässern (Bodensee, Tessinerseen und Genfersee) gelten teilweise abweichende Bestimmungen. Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass gemäss Art. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes (SR. 747.201) die Gewässerhoheit bei den Kantonen liegt. Sie können, soweit es das öffentliche Interesse oder der Schutz wichtiger Rechtsgüter erfordern, die Schifffahrt auf ihren Gewässern verbieten oder einschränken. Führer von Drachensegelbrettern müssen also weiterhin allfällige einschlägige kantonale Beschränkungen, welche von den Kantonen auf der Grundlage des BSG erlassen werden, beachten.

In Abs. 2<sup>ter</sup> wird den zuständigen Behörden neu die Möglichkeit eingeräumt, das Fahren mit Drachensegelbrettern in den Uferzonen auf behördlich bewilligte und als solche gekennzeichnete Startgassen zu beschränken. Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, dass die zuständigen Behörden die Möglichkeit erhalten, sensible Gewässerbereiche (Bsp. Uferzonen mit Vogelschutzgebieten) für das Befahren mit Drachensegelbrettern zu sperren.

Die Aufhebung von Art. 54 Abs. 2<sup>bis</sup> macht auch die Aufhebung der bisher geltenden Übergangsbestimmungen von Art. 166 Abs. 17 erforderlich.



### **Artikel 55    *Fahrt bei unsichtigem Wetter***

Die Bestimmungen zur Fahrt bei unsichtigem Wetter werden überarbeitet. Teile der bisherigen Regelung werden unverändert übernommen. Neu ist hingegen, dass alle Schiffe ihre Fahrt bei unsichtigem Wetter den Umständen entsprechend herabsetzen müssen, wobei allerdings auch die Navigationsausrüstung eines Schiffes bei der Wahl der Geschwindigkeit berücksichtigt werden kann. Die Beurteilung obliegt dem verantwortlichen Schiffsführer. Schiffe, die nicht für die Fahrt bei unsichtigem Wetter ausgerüstet sind, müssen beim Eintreten unsichtigen Wetters so rasch wie möglich einen Hafen oder das Ufer ansteuern. Dies entspricht internationalen Standards in solchen Situationen. Schliesslich wird eine Verhaltensregel für Schiffsführer erlassen, die ein fremdes Schiff mittels Radargerät orten, jedoch keinen anderweitigen Kontakt mit diesem herstellen können.

Die Bestimmung von Absatz 5 war bereits in Artikel 55 Absatz 3 und jene von Absatz 6 in Artikel 57 Absatz 2 enthalten.

### **Artikel 55a    *Ausfahrt bei unsichtigem Wetter***

In diesem Artikel werden die Voraussetzungen für Schiffe zum Auslaufen bei unsichtigem Wetter umschrieben. Grundsätzlich muss wie bisher jedes Schiff, das bei unsichtigem Wetter ausfährt, mit den Einrichtungen zum Geben der vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen ausgerüstet sein.

Schiffe, die bei unsichtigem Wetter ausfahren und dabei ihre Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen müssen mindestens entweder mit einem Kompass, einem Satnav-Gerät oder einem Radargerät ausgerüstet sein. An diese Geräte werden keine besonderen Qualitätsanforderungen gestellt. Auch die Schiffsführer müssen über keine besondere Qualifikation zur Nutzung dieser Geräte, insbesondere der Radargeräte, verfügen.

Ist ein Schiff mit einem Radargerät, einem Wendeanzeiger, einem Satnav- und einem Sprechfunkgerät ausgerüstet, so kann der Schiffsführer eine höhere Geschwindigkeit fahren, als es alleine nach den Sichtverhältnissen möglich wäre. Der Schiffsführer muss in diesem Fall Inhaber eines Radarpatentes oder einer Radarfahrberechtigung sein und das Radargerät sowie der Wendeanzeiger müssen nach definierten Kriterien geprüft sein. Es handelt sich dann um eine so genannte „*Radarfahrt*“ im Sinne der Definition von Art. 2 Bst d Ziff. 3.

Die künftige Regelung sieht vor, dass Nutzer von Radargeräten nach absolvierter Prüfung selbst dafür verantwortlich sind, dass sie über ausreichende Kenntnisse und Fertigkeiten in der Bedienung des Gerätes verfügen. Sinngemäss gilt dies ebenso für Satnav- und Funkgeräte.

Beim Funk auf den Schweizer Gewässern handelt es sich weder um See- noch um Binnenschiffahrtfunk, sondern um mobilen Landfunk. Konsequenterweise dürfen als Funkanlagen für den Sicherheitsfunk auf UKW Kanal 16 sowie den Betriebsfunk auf Schweizer Gewässern ausschliesslich Betriebsfunkgeräte des mobilen Landfunks verwendet werden.



### **Artikel 55b Radarfahrt von Kursschiffen**

Kursschiffe (Art. 2 Bst. a Ziff. 7 BSV), die nach einem Fahrplan verkehren, müssen mit den Ausrüstungsgegenständen zur Durchführung von „Radarfahrten“ ausgestattet sein. Die Begründung für diese erweiterten Anforderungen liegt darin, dass diese Schiffe im gewerbmässigen Einsatz stehen und den Fahrplan einzuhalten haben, ungeachtet der jeweiligen Sichtverhältnisse auf dem Gewässer. Auch für diesen Fall gilt jedoch eine besondere Vorsichtspflicht, sofern z.B. kritische Bauwerke oder Abschnitte des Gewässers nicht ausreichend mit Radarsignalen gekennzeichnet sind (Übergangsfrist).

### **Artikel 57 Verwendung von Radar und Satnav-Geräten**

Neu wird festgelegt, dass Schiffsführer, die ein Schiff in „Radarfahrt“ führen, Inhaber eines Schiffsführerausweises und eines amtlichen Radarpatentes oder einer amtlichen Radarfahrtberechtigung sein müssen. Das Gleiche gilt ebenso für Personen, die vom verantwortlichen Schiffsführer als Radarbeobachter eingesetzt werden. Die Schiffsführer der übrigen Schiffe (nicht Radarfahrt) müssen nicht über eine besondere Qualifikation verfügen.

### **Artikel 57a Verwendung des Sprechfunkgeräts auf UKW Kanal 16**

Dieser Artikel regelt das Verhalten bei der Radarfahrt, indem er Bestimmungen zur Benützung des Sprechfunkkanals UKW 16 enthält.

Die Frequenz 156.800 MHz wird in der Schweiz als Arbeitskanal für den Seerettungsdienst benutzt. Das BAKOM hat einer zusätzlichen Verwendung dieses Kanals für notwendige Nachrichten zur Sicherheit der Schifffahrt auf Binnengewässern zugestimmt. Der Funkverkehr auf diesem Kanal ist strikte auf notwendige Nachrichten zur Sicherheit zu beschränken (z.B. Kursabsprachen). Weitergehende Meldungen von Schiff zu Schiff müssen auf den dafür vorgesehenen üblichen Betriebsfunkkanälen abgewickelt werden.

Die Nutzung des UKW Kanals 16 unterliegt, wie die Nutzung von Betriebsfunkkanälen, der Konzessionspflicht. Schifffahrtsgesellschaften, denen dieser Kanal bisher nicht zugeteilt worden ist oder deren Schiffe bisher nicht mit Funk ausgerüstet waren, müssen vor der Installation der Anlagen ein Konzessionsgesuch beim BAKOM einreichen.



### **Artikel 77a - 77d**

Diese Bestimmungen wurden analog jenen für die Strasse redigiert, mit den entsprechenden terminologischen Anpassungen für die Schifffahrt.

### **Artikel 79 Absatz 3**

Diese Bestimmung wurde redaktionell überarbeitet. Mit der Überarbeitung soll präzisiert werden, dass von der erleichterten Anforderung an die Führerausweiskategorie nur Schiffsführer solcher Schiffe profitieren, die für den gewerbmässigen Personentransport von bis zu 12 Fahrgästen zugelassen sind. Schiffsführer von Schiffen, die für mehr als 12 Personen zugelassen, aber nur mit höchstens 12 Personen besetzt sind, profitieren demnach nicht von den erleichterten Anforderungen an die Führerausweiskategorie.

### **Artikel 79a Geltungsbereich des Radarpatentes und der Radarfahrtberechtigung**

Der Geltungsbereich des Radarpatentes und der Radarfahrtberechtigung wird festgelegt.

### **Art. 82 Absätze 5 und 6**

In Absatz 5 wurde die Vorschrift um den Führerausweis der Kategorie B erweitert. Absatz 6 wird aufgehoben.

### **Artikel 84 Absatz 2 und 2<sup>bis</sup>**

Der bestehende Absatz 2 über die Ausfertigung der Schiffsführerausweise wird durch das amtliche Radarpatent und die amtliche Radarfahrtberechtigung ergänzt. Im neu eingefügten Absatz 2<sup>bis</sup> wird präzisiert, dass jede natürliche Person nur einen Schiffsführerausweis besitzen darf. In der Vergangenheit gab es mehrfach Probleme mit Personen, die sowohl einen kantonalen, wie einen eidg. Schiffsführerausweis besaßen.

### **Artikel 87 Theoretische Prüfung zum Erwerb des Führerausweises**

Die Präzisierung des Titels wurde nötig, weil es mit der Einführung des Radarpatentes und der Radarfahrtberechtigung zwei weitere amtliche Ausweise gibt.

### **Artikel 88 Praktische Prüfung zum Erwerb des Führerausweises**

Vgl. Begründung unter Artikel 87.

### **Artikel 88a Erwerb des amtlichen Radarpatentes und der amtlichen Radarfahrtberechtigung**

Dieser neue Artikel richtet sich an Schiffsführer, welche Radarfahrten durchführen.

Die Schiffsführer müssen die Leistungsfähigkeit und die Grenzen der Radargeräte ausreichend kennen und mit der praktischen Handhabung vertraut sein. Zum Nachweis der Qualifikation wird neben dem amtlichen Radarpatent als gleichwertige Ausbildung die so genannte amtliche Radarfahrtberechtigung in der BSV eingeführt. Dabei bezieht sich die Gleichwertig-



keit nicht auf die zu erwerbenden Kenntnisse sondern auf die praktische Anwendung, die bei der Radarfahrt bei unsichtigem Wetter erforderlich ist. Die Ausbildung und die Prüfung erfolgen in einer vom BAV anerkannten Organisation (Radarpatent) oder im Unternehmen (Radarfahrtberechtigung). Der Schiffsführer weist in einer theoretischen und praktischen Prüfung seine Kenntnisse und Fertigkeiten nach.

Über die Prüfungen ist ein Protokoll zu führen. Das Prüfungsprotokoll ist der zuständigen Behörde (Kanton oder Bund) zur Ausstellung des amtlichen Radarpatentes oder der amtliche Radarfahrtberechtigung vorzulegen. Die Berechtigung wird im Schiffsführerausweis durch einen Code eingetragen (vgl. BSV Anhang 5, Muster 1 und Muster 2). Es werden keine eigenständigen Radarpatente oder Radarfahrtberechtigungen erstellt, um den administrativen Aufwand gering zu halten.

Schliesslich wird dem BAV die Anerkennung der Organisationen übertragen, welche die Radarkurse und Radarprüfungen zum Erwerb des amtlichen Radarpatentes durchführen.

**Artikel 89 Absatz 1**

Das Konzept zum Wiederholen der Prüfung zum Erwerb des Führerausweises wird auf das amtliche Radarpatent und auf die amtliche Radarfahrtberechtigung ausgedehnt.

**Artikel 91 Absatz 3**

Die bisherige Anerkennung von ausländischen Schiffsführerausweisen bei vorübergehendem Aufenthalt des Ausweisinhabers in der Schweiz hat sich als restriktiv und damit teilweise auch als Behinderung des Tourismus herausgestellt. Bereits bisher konnten Inhaber von ausländischen Schiffsführerausweisen bei vorübergehendem Aufenthalt in der Schweiz ein Schiff des Typs führen, für das sie aus ihrem Herkunftsland über eine entsprechende Berechtigung verfügen (nationaler Schiffsführerausweis oder internationaler Schiffsführerausweis nach der ECE-Resolution Nr. 40). Dies gilt unbeschadet der Frage, ob der nationale oder internationale Ausweis für Binnen- oder Küstengewässer oder die Hochsee gültig ist.

Die bisherige Anforderung über das Gegenrecht für Inhaber von Schweizer Schiffsführerausweisen entfällt künftig. In der Praxis hat sich herausgestellt, dass die meisten in Frage kommenden Länder ähnlich liberale Ferienregelungen anwenden. Um jedoch einen gewissen Mindeststandard und um für Inhaber Schweizer und ausländischer Ausweise gleiche Anforderungen zu gewährleisten, wird vorgeschrieben, dass die ausländischen Personen das in der Schweiz vorgeschriebene Mindestalter (vgl. Art. 82 BSV) für die entsprechende Schiffskategorie erreicht haben müssen.

**Artikel 91a Absatz 6**

Die Bestimmung von Absatz 6, wonach bei einem Umtausch eines ausländischen Schiffsführerausweis in einen Schweizer Ausweis der ausländische Ausweis für die Schweiz als ungültig zu markieren ist, hat sich in der Praxis als kaum durchsetzbar/anwendbar erwiesen. Dies



gilt umso mehr, als in letzter Zeit vermehrt ausländische Ausweise in Kreditkartenformat ausgestellt werden. Die Kantone wenden diese Bestimmung bereits seit längerem nicht mehr an. Daher wird Absatz 6 aufgehoben.

#### **Artikel 91b Anerkennung ausländischer Radarpatente**

In diesem Artikel werden die Voraussetzungen zur Anerkennung ausländischer Radarpatente umschrieben.

#### **Artikel 101 Absatz 5**

Bei Sportbooten und Vergnügungsschiffen finden die periodischen Kontrollen im Wasser statt. Mit der neuen Bestimmung von Absatz 5 erhalten die zuständigen Behörden ausdrücklich die Kompetenz festzulegen, ob eine periodische Prüfung eines solchen Schiffes im Wasser oder an Land stattfinden muss. Bei den anderen Schiffen legt die Behörde im Einzelfall fest. Das kann z.B. bei Fahrgast-, Güterschiffen oder schwimmenden Geräten von Bedeutung sein, wenn sich der Zustand eines solchen Schiffes oder Gerätes bei einer Untersuchung im Wasser (z.B. durch einen Taucher) nicht ausreichend genau ermitteln oder beurteilen lässt.

#### **Art. 107a Absätze 5 und 6**

Diese Absätze werden aufgehoben. Die bisherigen Regelungen sind neu in Art. 134 Abs. 5 enthalten. Damit sind die Bestimmungen über Rettungsmittel in einem Art. zusammengefasst. Inhaltlich ergibt sich keine Änderung.

#### **Artikel 133 Anforderungen an Wendeanzeiger, Radar- und Satnav-Geräte**

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit und der Qualität der Wendeanzeiger und Radargeräte erfolgt durch Baumusterprüfungen (Typgenehmigungen). Diese werden für die Flüsse und Kanäle gestützt auf einschlägige Vorschriften der ZKR<sup>1</sup> geprüft (Anlage M der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vom 18. Mai 1994<sup>2</sup>, Typgenehmigung). Auf Seen können auch Wendeanzeiger und Radargeräte, die für die Hochsee- und Küstenschifffahrt (Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG) zugelassen sind, anerkannt werden. In diesem Falle sind eine EG-Baumusterzulassung sowie eine EG-Konformitätserklärung des Herstellers für die Zulassung erforderlich. So ist beispielsweise bereits heute mindestens ein Radargerät eines auf dem Genfersee eingesetzten Fahrgastschiffes gemäss dieser EU-RL zertifiziert. Die benannte Stelle ist in diesem Fall das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg.

---

<sup>1</sup> Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strassburg

<sup>2</sup> SR 747.224.131. Dieser Text wird weder in der AS noch in der SR veröffentlicht. Separatdrucke sind beim BBL, Verkauf Bundespublikationen, 3003 Bern, erhältlich. Der Text kann auch im Internet beim Bundesamt für Verkehr unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Grundlagen > Internationale Vereinbarungen > Rheinschiffsuntersuchungsordnung abgerufen werden.



Für die schweizerische Binnenschifffahrt haben Satnav-Geräte einen technischen Mindeststandard zu erfüllen. Dieser wird in Anhang 34 der BSV definiert. Dadurch wird gewährleistet, dass bereits eingesetzte und in der Praxis bewährte Satnav-Geräte weiterhin verwendet werden können.

Der Einsatz der Satnav-Geräte ersetzt spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten die bisher praktizierte Koppelnavigation bei unsichtigem Wetter.

**Artikel 134 Absatz 2 und 5**

Mit der Neuformulierung des Absatzes 2 wird festgelegt, dass Einzelrettungsmittel generell einen Mindestauftrieb von 75 N aufweisen müssen (unverändert). Neu ist hingegen, dass die Ausnahmen vom Mindestauftrieb nach Absatz 2 nicht mehr nur für Rafts, sondern für alle in Art. 134a genannten wettkampftauglichen Wassersportgeräte anwendbar sind.

In Absatz 5 werden die bisherigen Bestimmungen des Art. 107 Abs. 5 und 6 übernommen.

**Artikel 134a Absatz 1 und Absatz 3**

Im 2. Satz des 1. Absatzes werden Rafts neu in der Kategorie der wettkampftauglichen Wassersportgeräte aufgeführt. Personen auf Rafts können somit künftig ebenfalls Schwimmhilfen statt Rettungswesten mit Kragen verwenden (vgl. auch Änderung von Anhang 15 Ziffer 7 Absatz 2 1. Lemma, Mindestausrüstung von Rafts).

In Absatz 3 wird der bisherige Verweis auf die Norm SN EN 393:1994 durch den Verweis auf die SN EN ISO 12402-5:2006 ersetzt. Die SN EN 393:1994 wurde durch die Einführung der SN EN ISO 12402-5:2006 aufgehoben und ersetzt (vgl. dazu auch Übergangsbestimmung in Art. 166 Abs. 6).

**Artikel 140b Zug- und Steuerleinen für Drachensegelbretter**

Die bisherige Begrenzung der Länge der Zug- und Steuerleinen für Drachensegelbretter wird entsprechend der Motion Hess (siehe oben) aufgehoben.

**Artikel 157 Absatz 3**

Die Anpassung ist auf eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (SR 745.1) zurückzuführen.

**Artikel 166 Absatz 17**

Diese Bestimmung wurde gleichzeitig mit dem Erlass von Art. 54 Abs. 2<sup>bis</sup> (Kite-Surf-Verbot mit Erlaubnisvorbehalt) am 1. Mai 2001 in Kraft gesetzt. In diesem Absatz wurde vorgeschrieben, dass die Kantone bis zum 30. April 2002 Wasserflächen auf ihrem Gebiet ausweisen mussten, die für das Drachensegeln freigegeben sind. Diese Bestimmung wird mit der Aufhebung von Art. 54 Abs. 2<sup>bis</sup> obsolet. Sie wird daher aufgehoben.

**Art. 166b Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT.MM.JJJJ**

Zunächst wird sichergestellt, dass Schiffe, die noch nicht für die Radarfahrt ausgerüstet sind, nach bisherigem Recht weiter verkehren dürfen. Dies bezieht sich insbesondere auf die bis-



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-10/115

herigen Bestimmungen der Artikel 55 und 57 BSV. Das Gleiche gilt sinngemäss auch für die Anforderungen an Schiffsführer. Diese Regelung endet jedoch spätestens 5 Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Änderungen. Ab diesem Zeitpunkt gelten die neuen Bestimmungen über die Fahrt bei unsichtigem Wetter.

Es wird sichergestellt, dass erfahrene, aktive Schiffsführer beim Nachweis der geforderten Fahrzeiten mit Radareinsatz nach Art. 166b Abs. 3 den prüfungsfreien Zugang zur amtlichen Radarfahrtberechtigung erhalten. Ein entsprechender Antrag muss spätestens innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieser Änderungen bei der zuständigen Behörde (Bund oder Kanton) gestellt werden. Ebenso können Personen, die bereits eine Ausbildung sowie eine Prüfung für die Benutzung von Radargeräten absolviert haben, bei der zuständigen Behörde die Ausstellung eines amtlichen Radarpatentes beantragen. Die Bedingungen hierfür sind in Absatz 4 umschrieben.

Die Kantone müssen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Änderungen überprüfen, ob es auf den Gewässern in ihrem Gebiet Stellen gibt, welche aus Sicherheitsgründen mit Radarreflektoren zu kennzeichnen sind. Allenfalls hat die Signalisation ebenfalls innerhalb der Übergangsfrist von fünf Jahren zu erfolgen (Absatz 5).

In Absatz 6 wird festgelegt, dass Rettungswesten mit Kragen, die bisher auf Rafts vorgeschrieben waren, auch künftig unverändert eingesetzt werden können.

In Absatz 7 wird festgelegt, dass Schwimmhilfen nach der bisher gültigen Norm SN EN 393:1994 auch weiterhin unverändert eingesetzt werden können.

## **4. Anpassung von Anhängen**

### **Anhang 4 Ziffer I. Buchstabe G.4 Kennzeichnung der Untiefen und anderer Hindernisse**

Für die Radarreflektoren und die Stangen mit Radarreflektoren erfolgt ein Hinweis zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (SR 747.224.111). Die entsprechenden Kennzeichnungen werden neu in den Anhang 4 aufgenommen.



#### **Anhang 4 Ziffer I. Buchstabe H.1 Starkwindwarnung**

Der Begriff „Vorsichtswarnung“ wird durch den Begriff „Starkwindwarnung“ ersetzt (vgl. Art. 40 Abs. 1).

#### **Anhang 5 Muster 1, Muster 2**

Der Eintrag des Radarpatentes und der Radarfahrtberechtigung in die Schiffsführerausweise erfolgt durch einen entsprechenden neuen Zahlencode.

#### **Anhang 15 Mindestausrüstung**

##### **6. Güterschiffe**

Die bisherige Vorschrift für den Kompass der Güterschiffe enthält keine qualitative Anforderung, obschon beispielsweise Schiffsladungen aus Stahl und Eisen die Ausrichtung der Magnetkompassnadel beeinflussen. Der Schiffsführer benötigt aber eine zuverlässige Kursanzeige, insbesondere für die Navigation bei verminderter Sicht. Neu ist die Fussnote \*\* zum Kompass.

##### **Ziffer 7 Absatz 2 1. Lemma**

Die bisher aufgeführte gut passende Rettungswesten mit Kragen für Erwachsene wird durch die Schwimmhilfe (nach Art. 134a Abs. 3) ersetzt. Da die Norm SN EN ISO 12402-5:2006, auf welche in Art. 134a Abs. 3 verwiesen wird, den Auftrieb der Schwimmhilfe nach Körpergewicht festlegt, wird die Grösse der Schwimmhilfe entsprechend dem Körpergewicht (und damit auch der Grösse) angepasst.

#### **Anhang 17 Flüssiggasanlagen**

Der Verweis auf die Richtlinie über Erstellung, Betrieb und Unterhalt von Flüssiggasanlagen der Eidg. Koordinationskommission für Arbeitssicherheit (EKAS) wurde aktualisiert.

Neu wird der Verweis auf die einschlägigen Bestimmungen für Flüssiggasanlagen an Bord von Fahrgastschiffen gemäss den Bestimmungen der Schiffbauverordnung (SBV, SR 747.201.7) und der Ausführungsbestimmungen (AB-SBV, SR 747.201.71) des UVEK hinzugefügt, da die Anwendbarkeit dieser Bestimmungen auf Flüssiggasanlagen an Bord von Fahrgastschiffen nicht immer konsequent beachtet wurde.

#### **Anhang 19 Prüfungsprogramm für den Führerausweis der Kategorie B**

Das Prüfungsprogramm für den Schiffsführerausweis der Kat. B wird aufgehoben. Die zuständigen Behörden prüfen diese Ausweiskategorie gemäss den Ausführungsbestimmungen des UVEK zur Schiffbauverordnung (AB-SBV, SR 747.201.71). Das Programm der prakt. Schiffsführerprüfung der Kat. C ist an die nautische Ausrüstung anzupassen.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-10/115

**Anhang 34 Anforderungen an die Satnav-Geräte und an ihre Aufstellung**

Dieser Anhang enthält die Mindestanforderungen an die Satnav-Geräte.