



*Nicht amtlich publizierte Fassung*

16.xxx

**Botschaft  
zur Teilrevision des Bundesgesetzes  
über die Binnenschifffahrt  
(BSG)**

vom ...

---

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin  
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen, mit dem Antrag auf Zustimmung, den Entwurf einer Änderung des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Johann N. Schneider-Ammann  
Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr

---

## Übersicht

***Mit der vorliegenden Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG) soll eine gesetzliche Grundlage für die risikoorientierte Sicherheitsaufsicht von neuen oder umzubauenden Fahrgastschiffen, Güterschiffen und schwimmenden Geräten eingeführt werden.***

*Weiter wird die beweissichere Atemalkoholprobe eingeführt sowie eine Subdelegationsnorm an ein Bundesamt geschaffen, um dieses zu ermächtigen, Einzelheiten für deren Durchführung zu regeln, insbesondere für die Abklärungen betreffend den Alkohol- und den Betäubungsmittelkonsum.*

*Auf Wunsch der Kantone soll zudem eine gesetzliche Grundlage für die Einrichtung und den Betrieb von Registern über Schiffe und deren Halter im BSG eingefügt werden.*

*Schliesslich werden kleinere Anpassungen vorgenommen und es soll eine gesetzliche Grundlage für die Verordnung über die militärische Schifffahrt geschaffen werden.*

## Botschaft

### 1 Grundzüge der Vorlage

#### 1.1 Ausgangslage

Nach Artikel 87 der Bundesverfassung<sup>1</sup> ist die Gesetzgebung über die Schifffahrt Sache des Bundes. Entsprechend hat er das Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975<sup>2</sup> über die Binnenschifffahrt (BSG) erlassen. Artikel 14 des BSG regelt die amtliche Prüfung der Schiffe. Sie ist Voraussetzung für die Erteilung des Schiffsausweises. Dieser wird nur erteilt, wenn festgestellt worden ist, dass das Schiff den Vorschriften der Binnenschifffahrtsgesetzgebung entspricht und eine Haftpflichtversicherung für das Schiff besteht (Art. 13 Abs. 1 und 2 BSG).

Die Feststellung der Konformität mit den Vorschriften im Rahmen des Zulassungsprozesses ist bei Fahrgast- und Güterschiffen sowie bei schwimmenden Geräten sehr komplex und aufwändig, da es sich beinahe in allen Fällen um einzelne, speziell nach den Kundenwünschen gebaute und ausgerüstete Schiffe handelt. Eine diesbezügliche Vereinfachung besteht bisher einzig bei der Typenprüfung für serienmässige Schiffe, Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände (Art. 12 Abs. 1 BSG), bei denen auf die Einzelprüfung verzichtet werden kann (Art. 14 Abs. 2 BSG). Diese kommt aber bei Fahrgast- und Güterschiffen sowie bei schwimmenden Geräten in der Regel aus den erwähnten Gründen kaum zur Anwendung.

In jüngerer Zeit gab es verschiedentlich Unfälle, die auf eine verminderte oder fehlende Fahrfähigkeit der Schiffsführerinnen und Schiffsführer zurückzuführen sind. Für solche Fälle sieht bereits das heutige Gesetz wirksame Sanktionen vor (Ausweisentzug, Strafsanktionen). Ebenso enthält das BSG Vorschriften über die Feststellung der Fahrfähigkeit der Schiffsführerinnen und Schiffsführer. Diese Vorschriften entsprechen weitgehend denjenigen des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958<sup>3</sup> (SVG) und beinhalten neben der Blutprobe insbesondere auch die Atemalkoholprobe. Durch die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe auf den 1. Oktober 2016 und der neuen Atemalkoholmessgeräte wird ein effektiver Vollzug der Vorschriften erleichtert. In diesem Zusammenhang soll auch eine gesetzliche Grundlage für das Abrufverfahren zur Einsicht in das Administrativmassnahmenregister für Führerinnen und Führer von Strassenfahrzeugen geschaffen werden, das durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) geführt wird.

Weiter hat der Bundesrat im Rahmen dieser Teilrevision die Frage geprüft, ob es angezeigt sei, analog zum Strassenverkehr gesamtschweizerische Register über Schiffe, deren Halterinnen und Halter, Administrativmassnahmen und Fahrberechtigungen einzuführen. Solche Register haben Vorteile für die mit dem Vollzug des BSG beauftragten Kantone, namentlich im Bereich des einheitlichen, wirksamen und effizienten Vollzugs der Vorschriften. Es ist jedoch mit hohen Kosten für die Einrichtung und den Betrieb solcher Register zu rechnen. Da sich im Rahmen der

<sup>1</sup> SR 101

<sup>2</sup> SR 747.201

<sup>3</sup> SR 741.01

Vernehmlassung aber die Mehrheit der Kantone für die Schaffung solcher Register ausgesprochen hat, wird eine entsprechende gesetzliche Grundlage eingeführt.

Schliesslich werden weitere, weniger zentrale Anpassungen vorgenommen und einzelne Unstimmigkeiten, insbesondere sprachlicher Art, beseitigt.

## **1.2 Die beantragte Neuregelung**

### **1.2.1 Einführung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises**

Die Sicherheit der Fahrgast- und der Güterschiffe sowie der schwimmenden Geräte, die gewerbmässig eingesetzt werden, soll künftig im Rahmen des Zulassungsverfahrens risikoorientiert überprüft werden. Mit der vorgesehenen Einführung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises für diese Schiffe wird die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller, die oder der ein neues oder umzubauendes Fahrgastschiff, Güterschiff oder schwimmendes Gerät zulassen will, verpflichtet, die Sicherheit seines Schiffes oder Gerätes nachzuweisen und der zuständigen Behörde die hierfür erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Damit wird seine Eigenverantwortung gestärkt. Die Grundsätze dieses neuen Zulassungsverfahrens sind auf Gesetzesstufe zu regeln.

Wo die Sicherheit dies erfordert, können Sicherheitsgutachten (sogenannte Prüfberichte) von unabhängigen Sachverständigen verlangt werden. In vielen Fällen dürften Prüfberichte durch die anerkannten Klassifikationsgesellschaften (beispielsweise Germanischer Lloyd und Bureau Veritas) erstellt werden. Jedoch steht diese Möglichkeit auch anderen, ausreichend qualifizierten Personen offen. Welche Unterlagen genau einzureichen sind, ist vom Bundesrat festzulegen. Die zuständige Behörde erhält mit der neuen Regelung die Kompetenz, die eingereichten Unterlagen risikoorientiert mittels Stichproben, d. h. nicht mehr vollständig und umfassend, zu prüfen.

Damit wird im Bereich der Fahrgast- und der Güterschiffe sowie der schwimmenden Geräte dasselbe Zulassungs- oder Prüfverfahren übernommen, welches das Bundesamt für Verkehr (BAV) heute schon erfolgreich im Bereich der Eisenbahnen und der Seilbahnen anwendet. Dieses Verfahren sorgt für eine klare Aufgaben- und Verantwortlichkeitsverteilung zwischen der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller bzw. dem Betreiber des Verkehrsmittels auf der einen und der Aufsichtsbehörde auf der anderen Seite. Durch die Einführung des Sicherheitsnachweises wird erreicht, dass die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller die Sicherheit seines Schiffes nachweisen muss und nicht die Aufsichtsbehörde das Gegenteil. So können die vorhandenen personellen Ressourcen zielgerichtet und vertieft für die Überprüfung kritischer Bereiche eingesetzt und von routinemässigen Untersuchungen entlastet werden. Der damit verbundene rationale Einsatz der personellen Ressourcen stellt eine effiziente Verwaltungstätigkeit sicher. Dem hohen Stellenwert der Sicherheit wird damit Rechnung getragen.

Die Einführung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises bedingt regelungstechnisch die Ergänzung der allgemein gehaltenen Bestimmungen zur Ausstellung der Schiffsausweise.

### **1.2.2 Fahrfähigkeit**

Nach geltendem Recht ist zur Feststellung der Fahrunfähigkeit wegen Angetrunkenheit grundsätzlich eine Blutprobe anzuordnen. Dieses Verfahren ist aufwändig, für die Betroffenen kostspielig (rund 400 Franken, je nach Analyse) und für die Behörden mit einem erheblichen Aufwand verbunden. Bis in einem Spital oder in einer Arztpraxis eine Blutprobe abgenommen und diese einem Prüflabor zur Analyse übergeben werden kann, vergehen oft mehrere Stunden. In der Regel sind zwei Polizisten oder Polizistinnen für die Begleitung zu einer Blutprobe nötig.

Eine Vereinfachung der Überprüfung der Fahrtüchtigkeit wird mit der Zulassung von beweissicheren Atemalkoholkontrollen analog der bestehenden Regelung im Strassenverkehr erreicht. Die Atemalkoholkontrolle bietet gegenüber der Blutprobe verschiedene Vorteile. Die einfache Handhabung und zeitsparende Durchführung, der Verzicht auf einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit der betroffenen Person und nicht zuletzt die geringeren Kosten namentlich für die Betroffenen sprechen für die Einführung dieses Beweismittels. Die Atemalkoholprobe hat zusätzlich den Vorteil, dass Kontrollkapazitäten der Polizei freigesetzt werden.

Nachteilig ist, dass es nach wissenschaftlichen Erkenntnissen keinen von der konkreten Messsituation unabhängigen Umrechnungsfaktor gibt, der die Umrechnung von einer festgestellten Atemalkohol- in die Blutalkoholkonzentration und umgekehrt ermöglicht. Somit werden Rückrechnungen von der Atemalkoholkonzentration auf eine Blutalkoholkonzentration und umgekehrt erschwert. Diese Nachteile können jedoch weitgehend eliminiert werden, wenn ein spezifischer Atemalkoholgrenzwert festgelegt wird, und zwar so, dass er insgesamt weder zu einer Verschärfung noch zu einer Milderung gegenüber der Blutprobe führt.

Insgesamt überwiegen die Vorteile der beweissicheren Atemalkoholkontrolle deutlich. Die Atemalkoholprobe hat sich im Strassenverkehr in der Praxis bewährt und erfährt dort eine hohe Akzeptanz.

Im Rahmen der letzten BSG-Revision sind die detaillierten Vollzugsvorschriften zur Feststellung der Fahrfähigkeit der Schiffsführerin oder des Schiffsführers verabschiedet worden. Für die Zulassung beweissicherer Atemalkoholkontrollen gab es damals jedoch noch keine gesetzliche Grundlage. Mit der vorliegenden Anpassung wird nun die Möglichkeit geschaffen, wie auf der Strasse die Feststellung der Fahrfähigkeit mittels beweissicherer Atemalkoholkontrollen zuzulassen. Die Regelung der technischen oder administrativen Einzelheiten wie z. B. die Handhabung der Messgeräte, Protokolle, die Anerkennung der Laboratorien und Sachverständigen sowie die weiteren Anforderungen an das Verfahren soll in Ausführungsbestimmungen festgelegt werden.

Die Anforderungen an die zum Einsatz gelangenden Messmittel richten sich nach der Messmittelverordnung vom 15. Februar 2006<sup>4</sup>. Ob dabei besondere, über den Strassenverkehr hinausgehende Anforderungen gelten, wird das zuständige Bundesamt zusammen mit dem Eidgenössischen Institut für Metrologie klären. Gleichzeitig wird auch der Geltungsbereich der Verordnung des EJPD vom 30. Januar 2015<sup>5</sup> über Atemalkoholmessmittel (AAMV) anzupassen sein. Nach Artikel 2 Buchstabe a Ziffer 6 der AAMV sind heute im Bereich der Binnenschifffahrt einzig Atemalkoholtestgeräte zugelassen. Für die beweissichere Atemalkoholprobe müssen jedoch auch Atemalkoholmessgeräte eingesetzt werden können.

### **1.2.3 Anpassung von Art. 20c**

Nach Artikel 20c BSG sind bestehende und frühere Ausweisentzüge sowie andere Administrativmassnahmen nach dem SVG den Administrativmassnahmen nach diesem Gesetz gleichgestellt.

In einem Administrativverfahren gegen eine Schiffsführerin oder einen Schiffsführer muss demnach bei der Festlegung der Massnahme auch der automobilistische Leumund berücksichtigt werden. Dazu benötigt das Schiffsfahrtsamt die Angaben über die bisherigen Eintragungen im Administrativmassnahmenregister nach SVG. Ansonsten kann es die gesetzliche Aufgabe nach Artikel 20c nicht erfüllen. Um Zugriff auf dieses Register zu erhalten, wird eine gesetzliche Grundlage für das Abrufverfahren zur Einsicht in das Administrativmassnahmenregister geschaffen.

### **1.2.4 Anpassung von Art. 24a**

In Anlehnung an Artikel 31 Absatz 2<sup>bis</sup> SVG wird Artikel 24a Absatz 2 aufgenommen. Damit wird klargestellt, dass der Alkoholkonsum für Personen, die gewerbsmässig eingesetzte Schiffe führen, an deren Führung beteiligt sind oder einen nautischen Dienst an deren Bord ausüben, verboten ist.

### **1.2.5 Anpassung von Art. 28**

Artikel 28 legt fest, wer die für die Sicherheit und die Ordnung der internationalen Rheinschifffahrt erforderlichen Vorschriften erlässt. Diese Vorschriften beruhen praktisch ausnahmslos auf Entschliessungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR).

Die ZKR kann entweder definitive Vorschriften oder solche von vorübergehender Art erlassen. Beide sind rechtsverbindlich. Die Verabschiedung, und damit die Inkraftsetzung der vorübergehenden Vorschriften, erfolgt jedoch rascher. Bisher wurden die definitiven Vorschriften durch das UVEK (Art. 28 Abs. 1) und die

<sup>4</sup> SR 941.210

<sup>5</sup> SR 941.210.4

vorübergehenden durch das BAV umgesetzt. Diese Unterscheidung ist nicht mehr zeitgemäss, daher soll für alle Änderungen künftig nur noch das BAV zuständig sein.

### **1.2.6                   Aufhebung von Art. 49**

Artikel 49 BSG stellt die unerlaubte Personenbeförderung unter Strafe. Die Beförderung von Reisenden richtet sich jedoch nicht nach dem BSG, sondern nach dem Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009<sup>6</sup> (PBG). Demzufolge ist der Straftatbestand der unerlaubten Personenbeförderung im BSG zu streichen, zumal er von Artikel 57 Absatz 1 Buchstabe c PBG abweicht. Mit der Aufhebung von Artikel 49 BSG wird diese Diskrepanz ausgeräumt.

### **1.2.7                   Rechtsgrundlage für die militärische Schifffahrt**

Für die militärische Schifffahrt bestehen seit längerem besondere Vorschriften.<sup>7</sup> Mittels Ergänzung von Artikel 56 soll die dafür notwendige formellgesetzliche Rechtsgrundlage geschaffen werden.

### **1.2.8                   Rechtsgrundlage für zentrale Datenbanken (Register)**

Die grosse Mehrheit der Kantone und die Vereinigung der Schifffahrtsämter bestehen seit Jahren auf der Einführung zentraler Datenbanken (Register) für Schiffe sowie für Schiffsführerinnen und Schiffsführer, da nur so ein einheitlicher, wirksamer und effizienter Vollzug der Vorschriften möglich sei.

Deshalb wird eine Rechtsgrundlage für solche Register geschaffen. Grundsätzlich können die Register bei verschiedenen Stellen eingerichtet und geführt werden. Infrage käme beispielsweise auch das ASTRA. Es verfügt über grosse Erfahrung in diesem Bereich, da es für die Bedürfnisse des Strassenverkehrs bereits solche Datenbanken betreibt. Zudem bestehen eingespielte Verbindungen zwischen den Registern für den Strassenverkehr und den kantonalen Strassenverkehrsämtern, denen in den meisten Kantonen die Schifffahrtsämter angegliedert sind.

Die Kantone führen an, dass die aktuelle Praxis mit der dezentralen und mehrfachen Erfassung von Daten über Schiffe sowie über Schiffsführerinnen und Schiffsführer in verschiedenen kantonalen IT-Systemen nicht mehr zeitgemäss sei. Sie erschwere den fehlerfreien und vollständigen Austausch der Daten zwischen den Schifffahrtsämtern, den polizeilichen Kontrollorganen, dem BAV und der eidgenössischen Zollverwaltung erheblich. Auch sei die in Artikel 17b Absatz 2 geplante Einführung der periodischen medizinischen Kontrollen für alle Schiffsführerinnen und Schiffs-

<sup>6</sup> SR 745.1

<sup>7</sup> Verordnung vom 1. März 2006 über die militärische Schifffahrt (SR 510.755)

führer ab 70 Jahren sowie eine effiziente Marktüberwachung im Bereich der Sportboote praktisch nur mittels zentraler Datenbanken umsetzbar. Die seit längerer Zeit geforderten wasserfesten Schiffsführerausweise im Kreditkartenformat ohne Adressaufdruck setzten ebenfalls eine zentrale Datenbank mit Angaben über den Ausweisinhaber voraus.

Aus Sicht der Kantone bietet sich als adäquateste Lösung die künftige Integration der schiffahrtsspezifischen Daten als «Zentrale Services Schifffahrt» in das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) an. IVZ wird derzeit vom ASTRA entwickelt und soll die bestehenden drei Datenbanken der Fahrzeugzulassung, der Fahrberechtigungen und der Administrativmassnahmen künftig ablösen.

Da der Vollzug der Schifffahrtsvorschriften nach Artikel 58 Absatz 1 BSG Aufgabe der Kantone ist, müssen aus Sicht des Bundes diese für die Einrichtung und den Betrieb dieser schiffahrtsspezifischen Datenbanken aufkommen.

### **1.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung**

#### **1.3.1 Einführung des Sicherheitsnachweises und der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht**

Mit der vorliegenden Änderung wird eine Anpassung an die bereits bestehende Praxis im Eisenbahn<sup>8</sup>- und im Seilbahnbereich<sup>9</sup> erreicht. Damit werden die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller stärker in das Bewilligungsverfahren eingebunden. Sie müssen ihre Verantwortung als Betreiber eines Fahrgast- oder Güterschiffes oder eines schwimmenden Gerätes von Anfang an und vermehrt in das Projekt einbringen. So wird deren Sensibilisierung für die Sicherheitsanliegen gefördert und gleichzeitig eine intensivere Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde erreicht.

Die beabsichtigten Änderungen wurden von den Kantonen, der FDP, der SPS und von mehreren eidgenössisch konzessionierten Schifffahrtsunternehmen unterstützt. Allerdings wurden aus der Schifffahrtsbranche Befürchtungen laut, dass die Beschaffung der Nachweise zu höheren Kosten führen könnte. Der Schweizerische Gewerbeverband sowie zwei Schifffahrtsunternehmen lehnten die Änderungen ab. Sie befürchten höhere Kosten und einen zusätzlichen administrativen Aufwand.

Das BAV hat bei seiner Aufsichtstätigkeit im Eisenbahn- und im Seilbahnbereich mit diesem Ansatz bisher gute Erfahrungen gemacht. Mit den vorhandenen personellen Ressourcen können neuralgische Punkte vertieft überprüft werden, weil gleichzeitig bei den Routineaufgaben eine Entlastung möglich wird. Dies erlaubt – auch bei immer komplexeren Schiffen – die Beibehaltung des hohen Sicherheitsstandards. Die Mehrkosten für die Schifffahrtsbranche sind nach Einschätzung des BAV im Vergleich zu den Baukosten gering und werden als zumutbar beurteilt.

<sup>8</sup> Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)

<sup>9</sup> Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006 (SR 743.01)



### **1.3.2                    Fahrfähigkeit**

Mit den in dieser Vorlage eingeführten Ergänzungen zur Feststellung der Fahrfähigkeit (beweissichere Atemalkoholprobe) wird die Regelung auf den Gewässern an die geltenden Bestimmungen auf der Strasse angepasst. Dies liegt im Interesse sowohl der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer als auch der Vollzugsbehörden.

Die weitaus überwiegende Mehrzahl der Stellungnahmen äussert sich positiv zu diesem Vorschlag.

### **1.3.3                    Anpassung von Art. 20c**

Bei der Anordnung von Administrativmassnahmen im Schiffsverkehr müssen die im Strassenverkehr erwirkten Administrativmassnahmen berücksichtigt werden. Dies setzt einen Zugriff der Schifffahrtsämter auf das Administrativmassnahmenregister voraus. Diese Möglichkeit der Einsicht in das Register über die Administrativmassnahmen im Strassenverkehr soll mittels Abrufverfahren vereinfacht werden.

Diese Änderung wurde im Nachgang zur Vernehmlassung auf Hinweis des eidgenössischen Datenschutzbeauftragten in die Vorlage aufgenommen. Sie dient vor allem einem konsequenten und einheitlichen Vollzug der Vorgaben über Administrativmassnahmen.

### **1.3.4                    Rechtsgrundlage für zentrale Datenbanken (Register)**

Im Rahmen der Vernehmlassung wird von den Kantonen grossmehrheitlich die Einrichtung von zentralen Registern in der Schifffahrt verlangt. Einzelne Kantone, die FDP und der Schweizerische Gewerbeverband lehnen sie indessen ab. Parallel zum Vernehmlassungsverfahren wird von der Vereinigung der Schifffahrtsämter eine Studie über die Notwendigkeit und die Möglichkeiten zur Einrichtung und zum Betrieb zentraler Register erstellt. Darin wird die Anbindung an die Strassenregister des ASTRA als bestmögliche Variante ermittelt. In der Studie wird zudem gefordert, dass der Bund für die Einrichtung und den Betrieb dieser Register aufkommen müsse. Die entstehenden Kosten für die Einrichtung wurden sehr grob auf ca. 2–2,7 Mio. Franken geschätzt. Für die jährlichen Betriebskosten wurde in der Studie eine Spanne von ca. 15–20 Prozent der Investitionskosten genannt.

Das ASTRA hat zwar grundsätzlich seine Zustimmung zur Führung dieser Register signalisiert. Es macht jedoch geltend, dass die Schaffung des IVZ bezüglich Inhalt und Termin derzeit noch völlig offen ist. Ebenso ist der Zeitplan für den Abbau von Pendenzen in diesem Zusammenhang derzeit nicht im Detail bekannt. Dies verunmöglicht eine Planung zur Anbindung von zusätzlichen Schifffahrtsregistern an das IVZ, weshalb die Vorlage auch keine explizite Anbindung der Schifffahrtsregister an das IVZ enthält. Ausserdem wird im Entwurf zur Änderung des BSG ausdrücklich darauf verzichtet, das ASTRA als registerführende Bundesstelle zu bezeichnen.

Die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb der Register müssen nach Meinung des Bundes die Kantone übernehmen, da diese mit dem Vollzug der Schifffahrtsvorschriften betraut sind (Art. 58 Abs. 1 BSG) und sich zur Wahrnehmung dieser Aufgabe entsprechend organisieren müssen. Überdies ist der Nutzen solcher Register für den Bund bei der heutigen Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen in der Schifffahrt sehr klein, weshalb sich ein finanzielles Engagement des Bundes nicht rechtfertigt.

Die Aufteilung der gesamten Kosten auf die einzelnen Kantone soll gemäss dem vorliegenden Entwurf entsprechend der Anzahl zugelassener Schiffe erfolgen.

#### **1.4 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen**

Die beantragten Anpassungen des BSG erlauben eine effiziente Sicherheitsaufsicht über die Schiffe, klären Fragen im Zusammenhang mit der Fahrfähigkeit, dem Straftatbestand der unerlaubten Personenbeförderung und schaffen eine gesetzliche Grundlage für verschiedene Register und die militärische Schifffahrt. Diese Änderungen haben keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund.

Hingegen haben die Einrichtung und der Betrieb der Register in der Schifffahrt finanzielle und personelle Auswirkungen auf die Kantone. Diese haben die Möglichkeit, die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb der Register ganz oder teilweise über Gebühreneinnahmen zu finanzieren. Für den Bund ergeben sich also keine finanziellen Mehraufwendungen.

#### **1.5 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht**

##### **1.5.1 Einführung des Sicherheitsnachweises und der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht**

In der Europäischen Union erfolgt die Zulassung der Binnenschiffe nach den Bestimmungen der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe<sup>10</sup>. Diese wiederum fusst auf der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vom 18. Mai 1994<sup>11</sup> der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Die praktisch identischen Vorschriftenwerke der Europäischen Union und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gelten für Schiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr, für Schiffe, deren Produkt aus Länge x Breite x Tiefgang ein Volumen

<sup>10</sup> Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates, ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1, zuletzt geändert durch Richtlinie 2013/49/EU, ABl. L 272 vom 12.10.2013, S. 41.

<sup>11</sup> SR 747.224.131. Der Text der Rheinschiffsuntersuchungsordnung wird nicht in der AS veröffentlicht. Er kann beim Bundesamt für Verkehr, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, gratis eingesehen oder im Internet unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) abgerufen werden. Separatdrucke sind beim BBL, Verkauf Bundespublikationen, 3003 Bern, erhältlich.

von 100 m<sup>3</sup> oder mehr ergibt und darüber hinaus u. a. auch für Fahrgastschiffe, die zusätzlich zur Besatzung mehr als zwölf Fahrgäste befördern<sup>12</sup>. In der Schweiz gelten diese Vorschriften auf dem Rhein zwischen Basel und Rheinfelden. In der Richtlinie<sup>13</sup> bzw. in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung<sup>14</sup> wird festgehalten, dass bei einem Fahrzeug ganz oder teilweise davon abgesehen werden könne zu prüfen, ob die Vorschriften eingehalten seien, wenn aus einer gültigen Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft ersichtlich ist, dass das Fahrzeug diesen Bestimmungen ganz oder teilweise entspricht. Mithin besteht auf europäischer Ebene bereits die Möglichkeit, gestützt auf gültige Bescheinigungen von anerkannten Klassifikationsgesellschaften, auf die behördliche Prüfung der Schiffe ganz oder teilweise zu verzichten. Die vorliegende Änderung bringt somit eine Angleichung an das bestehende europäische Recht.

### 1.5.2 Fahrfähigkeit

Die Bestimmungen in § 1.03 Nr. 4 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 1. Dezember 1993<sup>15</sup> gelten einheitlich in den wichtigsten Binnenschiffahrtsstaaten Europas (Deutschland, Frankreich, Niederlande und Belgien). Sie enthalten grundsätzlich die gleichen Bestimmungen zur Fahrunfähigkeit wie die schweizerische Binnenschiffahrtsgesetzgebung. Dagegen schreiben sie nicht vor, wie die Fahrunfähigkeit wegen Angetrunkenheit festzustellen ist. Dies liegt in der Kompetenz jedes einzelnen Staates.

Im EU-Recht bestehen keine diesbezüglichen Bestimmungen.

### 1.5.3 Rechtsgrundlage für Datenbanken (Register)

Sowohl die Rheinschiffsuntersuchungsordnung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wie auch die Richtlinie 2006/87/EG enthalten Bestimmungen zu einer elektronischen Datenbank, der European Hull Data Base (EHDB). Diese Bestimmungen beschränken sich aber auf die eindeutige Identifizierung der Schiffe. Bestimmungen zu Registern, wie sie im Rahmen der BSG-Revision vorgesehen sind, gibt es keine.

<sup>12</sup> Art. 2 der Richtlinie 2006/87/EG bzw. § 1.02 Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

<sup>13</sup> Art. 10 der Richtlinie 2006/87/EG

<sup>14</sup> § 2.12 Rheinschiffsuntersuchungsordnung

<sup>15</sup> SR 747.224.111. Der Text der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird nicht in der AS veröffentlicht. Er kann beim Bundesamt für Verkehr, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, gratis eingesehen oder im Internet unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) abgerufen werden. Separatdrucke sind beim BBL, Verkauf Bundespublikationen, 3003 Bern, erhältlich.

## **1.6 Umsetzung**

Die vorgeschlagenen Änderungen bilden die Grundlage für entsprechende Detailregelungen im Bereich der Sicherheitsaufsicht, der Fahrfähigkeit und der Datenbanken auf Verordnungsstufe. Entsprechend ist eine Delegation an den Bundesrat bzw. eine Subdelegation an das Bundesamt vorgesehen.

## **1.7 Erledigung parlamentarischer Vorstösse**

Die vorgeschlagenen Änderungen sind unabhängig von parlamentarischen Vorstößen.

## **2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln**

### **2.1 Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG)**

#### *Art. 7 Konzession und Bewilligung*

Im BSG soll künftig an verschiedenen Stellen die Abkürzung des Personenbeförderungsgesetzes verwendet werden. Um dies zu ermöglichen, wird in diesem Artikel aus gesetzestechnischen Gründen die Abkürzung PBG eingeführt.

#### *Art. 13 Abs. 2 und 2<sup>bis</sup>*

Buchstabe c von Absatz 2 führt neu den Sicherheitsnachweis ein. Dieser ist wesentlicher Bestandteil der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht über Fahrgast- und Güterschiffe sowie schwimmende Geräte. Der Sicherheitsnachweis und die risikoorientierte Sicherheitsaufsicht sollen einzig für die erwähnten Schiffe eingeführt werden. Für die Prüfung anderer Schiffe im Rahmen der Zulassung gibt es keine Änderungen. Nach Absatz 2<sup>bis</sup> sollen die erforderlichen Unterlagen zum Nachweis der Sicherheit auf Verordnungsstufe festgelegt werden.

Einzureichende Unterlagen sind u. a. Stabilitäts- und Festigkeitsnachweise, Material- und Brandschutzatteste, aber auch, wie bis anhin, der Nachweis über eine abgeschlossene Haftpflichtversicherung. Die Erteilung des Schiffsausweises erfolgt weiterhin erst, nachdem festgestellt worden ist, dass das Schiff den Vorschriften entspricht.

#### *Art. 14 Abs. 1<sup>bis</sup>, 3 und 4*

Mittels des neuen Absatzes 1<sup>bis</sup> wird die gesetzliche Grundlage für die risikoorientierte Sicherheitsaufsicht über Fahrgast- und Güterschiffe sowie über schwimmende Geräte eingeführt. Nach dem bisherigen Wortlaut des BSG erfolgt die Prüfung im Rahmen des Zulassungsverfahrens neuer oder umzubauender Schiffe umfassend. Der damit verbundene Prüfaufwand für die zuständigen Behörden ist sehr hoch und bei den immer komplexer werdenden Schiffen ohne Spezialwissen auf verschiedenen Gebieten kaum mehr zu erbringen. Darunter könnte längerfristig die Sicherheit

leiden, ein Umstand, der unbedingt verhindert werden muss. Dazu bietet sich die risikoorientierte Sicherheitsaufsicht an. Die positiven Erfahrungen in anderen Bereichen, die damit vom BAV aber auch europaweit gemacht wurden, belegen, dass dieser Ansatz sachgerecht ist.

Die zuständige Behörde kann bei der amtlichen Prüfung künftig gänzlich oder zum Teil auf eigene Prüfungen an den erwähnten Schiffen oder der eingereichten Unterlagen verzichten und sich auf die Prüfung des Sicherheitsberichtes beschränken. Stichprobenweise Prüfungen sind aber immer möglich.

Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben und in den neuen Abschnitt 1a verschoben.

Entsprechend dem bestehenden Absatz 5 sollen unverändert die detaillierten Anforderungen an die Sicherheitsgutachten/Prüfberichte von unabhängigen Sachverständigen vom Bundesrat festgelegt werden.

#### *1a. Abschnitt: Aufsicht*

Im Rahmen dieser Revision soll auch die Systematik des 3. Kapitels («Schiffe und Schiffsführer») verbessert werden. Es erscheint sachgerecht, Nachprüfungen, Umbauten und Änderungen in einem eigenen Abschnitt zusammenzufassen. Diese, für die Sicherheit in der Betriebsphase wichtigen Aspekte, erfahren dadurch eine Aufwertung.

So wird der bisherige Absatz 3 von Artikel 14 über die Nachprüfungen zu einem eigenen Artikel 15a, der wiederum in den neuen Abschnitt 1a (Aufsicht) verschoben wird. In den gleichen Abschnitt soll Artikel 15b über Umbauten und Änderungen aufgenommen werden. Bisher waren die entsprechenden Vorschriften in Artikel 14 Absatz 4 enthalten.

#### *Art. 15a* Nachprüfungen

Die bisher in Artikel 14 Absatz 3 geregelten Bestimmungen zu den Nachprüfungen werden in den neuen Artikel 15a verschoben. Im neuen Absatz 2 wird zudem ausdrücklich ergänzt, dass auch die Nachprüfungen an Schiffen risikoorientiert, d. h. auf der Basis von Stichproben erfolgen können. Dies war zwar bis anhin auch schon möglich, wurde allerdings nicht explizit im BSG erwähnt. Der Bundesrat kann Vorschriften über die Nachprüfung erlassen (Abs. 3). Dazu zählen u. a. die Fristen, innerhalb derer Nachprüfungen vorgeschrieben sind.

#### *Art. 15b* Umbauten und Änderungen

Umbauten und Änderungen können wesentliche Auswirkungen auf die Schiffssicherheit haben. Artikel 14 Absatz 4 auferlegte bisher der Halterin bzw. dem Halter oder der Eigentümerin bzw. dem Eigentümer des Schiffes bei wesentlichen Änderungen eine Informationspflicht. Sachgerechter scheint es, diese Bestimmung in den 1a. Abschnitt aufzunehmen und auf die Fälle zu beschränken, in denen die Sicherheit des Schiffes betroffen sein könnte.

Wie im Einzelfall vorzugehen ist entscheidet die Behörde (Abs. 3), wobei aber Absatz 2 bestimmt, in welchen Fällen zwingend eine neue, beziehungsweise erneuerte Plangenehmigung oder Betriebsbewilligung erforderlich ist.

*Art. 17 Abs. 2*

Artikel 17 hält in Absatz 2 fest, dass der Führerausweis erteilt wird, wenn die amtliche Prüfung ergeben hat, dass die Bewerberin oder der Bewerber über die erforderliche Fahrkompetenz verfügt.

Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden in Artikel 17a verschoben.

*Art. 17a* Fahreignung und Fahrkompetenz

In Artikel 17a werden die Fahreignung und Fahrkompetenz umschrieben und damit die Voraussetzung für das Führen eines Schiffes oder die Ausübung eines nautischen Dienstes an Bord eines Schiffes festgelegt. Ausserdem wird festgelegt, was unter dem Begriff des «nautischen Dienstes» an Bord eines Schiffes zu verstehen ist. Hier gilt insbesondere, dass ein nautischer Dienst nur von Personen ausgeübt wird, die als Teil einer vorgeschriebenen Mindestbesatzung gelten. Solche Mindestbesatzungen sind beispielsweise auf Fahrgast- und Güterschiffen vorgeschrieben. Im Sinne der Bestimmungen zur Fahreignung und zur Fahrkompetenz gelten auch Handlungen von Maschinisten und Hilfsmaschinisten als nautischer Dienst. Ebenso verhält es sich mit Personen, die nautische Tätigkeiten an Bord eines Vergnügungsschiffes oder eines Sportbootes im Auftrag des Schiffsführers ausführen, wie beispielsweise die Steuerung eines solchen Schiffes.

*Art. 17b* Abklärung der Fahreignung und der Fahrkompetenz

(*Siehe dazu Botschaft zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr*<sup>16</sup>.)

*Abs. 1*

Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person, sind grundsätzlich die erforderlichen Abklärungen anzuordnen. Absatz 1 zählt nicht abschliessend die wichtigsten Fälle auf.

*Bst. a*

Aus medizinischer Sicht erscheint eine Untersuchung der Fahreignung angezeigt bei Personen, die mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr ein Schiff geführt haben. Ein durchschnittlicher Mann muss dazu innert zweier Stunden rund 2,5 Liter Bier oder einen Liter Wein konsumieren. Bei so hohen Kon-

<sup>16</sup> BBl 2010 8447, hier 8500–8501, ad Art. 15d

zentrationen liegt eine Missbrauchsproblematik oder gar eine Suchterkrankung nahe.<sup>17</sup>

*Bst. b*

Grund zur Abklärung ist einerseits das Fahren unter dem Einfluss eines Betäubungsmittels, andererseits das Mitführen von «harten Drogen» wie Kokain oder Heroin, auch wenn die Person im Zeitpunkt der Kontrolle nicht unter dem Einfluss der Substanzen stand. Das grosse Abhängigkeitspotenzial «harter Drogen» rechtfertigt die Abklärung auch bei Personen, die bei der Kontrolle nicht unter Drogeneinfluss standen. Wer dagegen «weiche Drogen» (z. B. Cannabis) im Schiff mitführt, soll nur dann einer Fahreignungsuntersuchung unterworfen werden, wenn er oder sie in fahrunfähigem Zustand am Steuer sitzt.

*Bst. c*

Bei den genannten Widerhandlungen liegt ein Charakterdefizit nahe, sodass eine Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz angezeigt ist.

*Bst. d und Abs. 4*

Für körperlich behinderte Personen gibt es viele Möglichkeiten, ihre Fahreignung wieder herzustellen (insbesondere durch Umbau der Schiffe). Problematisch ist aber eine Invalidität aus psychischen Gründen. In diesen Fällen soll untersucht werden, ob sich die psychische Erkrankung mit dem sicheren Führen von Schiffen vereinbaren lässt. Künftig sollen daher die kantonalen IV-Stellen Daten, die für die Beurteilung der Fahreignung und der Fahrkompetenz erforderlich sind, der zuständigen kantonalen Schifffahrtsbehörde bekannt geben dürfen. Erfolgt eine solche Meldung, nimmt die Schifffahrtsbehörde die erforderlichen Abklärungen vor. Das Melderecht der kantonalen IV-Stellen wird im Bundesgesetz vom 19. Juni 1959<sup>18</sup> über die Invalidenversicherung (IVG) verankert (siehe Ziff. 2.3). Da die IV-Stellen nicht wissen können, ob eine Person fahrberechtigt ist oder nicht, geben ihnen die kantonalen Zulassungsbehörden darüber Auskunft.

*Bst. e und Abs. 3*

Ärzte und Ärztinnen sollen wie im bisherigen Recht die Möglichkeit haben, Personen, die ihnen als fahrunegeeignet erscheinen, der zuständigen Behörde zu melden. Von einer Meldepflicht soll auch künftig abgesehen werden, da sie kaum durchsetzbar wäre und zudem das Verhältnis der Ärztin oder des Arztes zur Patientin oder zum Patienten nachhaltig trüben könnte.

*Abs. 2 und Abs. 3*

Ab dem vollendeten 70. Altersjahr sollen grundsätzlich alle Schiffsführerinnen und Schiffsführer ihre Fahreignung alle zwei Jahre ärztlich untersuchen lassen. Bisher bestanden altersabhängige Bestimmungen zur Untersuchung der Fahreignung nur

<sup>17</sup> Stephan E.: Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttätigen in den ersten 2 Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit N 23, S. 2–9 (1986). Krüger H.P., Das Unfallrisiko und der Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikohöherer Faktoren, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, 1995.

<sup>18</sup> SR 831.20

für Inhaberinnen und Inhaber von Ausweisen der gewerblichen Schifffahrt. Diese sind jedoch strenger und sollen weiterhin gelten.

Die in Abs. 2 vorgesehenen und durch den Bundesrat zu erlassenden Vorschriften zur ärztlichen Untersuchung werden sicherstellen, dass nur diejenigen Akten an die Behörden weiter geleitet werden, die für die Abklärung der Fahreignung der zu untersuchenden Personen erforderlich sind. Die gleiche Einschränkung gilt auch bei der Weitergabe von Daten nach Abs. 3.

*Abs. 5*

Bestehen Zweifel an der Fahrkompetenz, so können Massnahmen ergriffen werden. Zur Fahrkompetenz gehören einerseits die Kenntnis der Verkehrsregeln und der Signale. Andererseits umfasst der Begriff auch die Fähigkeit, ein Schiff ohne Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu bewegen sowie Verkehrssituationen richtig zu interpretieren und angemessen darauf zu reagieren. Je nach festgestelltem Defizit ist eine der aufgezählten Massnahmen zu ergreifen.

*Abs. 6*

Dieser Absatz stellt sicher, dass eine Zulassungsbehörde für die Schifffahrt eine Zulassungsbehörde für die Strasse über die Zweifel an der Fahreignung informiert, wenn Zweifel an der Fahreignung einer Person bestehen und diese zudem über Ausweise zum Führen anderer Fahrzeugarten verfügt.

*Art. 18a* Sperrfrist nach Fahren ohne Ausweis

*(Siehe dazu Botschaft zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr<sup>19</sup>.)*

Artikel 18a sieht neu eine Sperrfrist nach dem Fahren ohne Ausweis vor. Bisher war in Artikel 21 Absatz 2 eine Sperrfrist nur nach einem Ausweisentzug vorgesehen.

*Art. 19 Abs. 3 und 4*

Absatz 3 umschreibt, wann der Ausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen wird. Bisher fehlte diese Klarstellung.

Absatz 4 bestimmt, dass bei der Festsetzung der Entzugsdauer die Umstände des konkreten Falles berücksichtigt werden müssen.

*Art. 20 Abs. 1 Bst. d, 20a Abs. 1 Bst. b und 20b Abs. 1 Bst. b*

Diese Bestimmungen werden mit dem Begriff «Atemalkoholkonzentration» ergänzt. Für die Feststellung der Angetrunkenheit wird neu in der Regel auf das Resultat des Atemalkohollufttests und nicht mehr auf dasjenige der Blutprobe abgestellt. Weil eine Umrechnung direkt nicht möglich ist, werden die Atemalkoholgrenzwerte in der BSV festgelegt (siehe Erläuterungen unter Ziff. 1.2.2).

<sup>19</sup> BBl 2010 8447, hier 8501, ad Art. 15e



*Art. 20c*

Der bisherige Artikel wird zu Absatz 1. Im neuen Absatz 2 wird die gesetzliche Grundlage für die Einsicht der Schifffahrtsämter in das Administrativmassnahmenregister geschaffen. Die Einsicht in dieses Register ist bei der Anordnung von Administrativmassnahmen im Schiffsverkehr erforderlich, müssen doch dabei die im Strassenverkehr erlassenen Administrativmassnahmen berücksichtigt werden. Zudem wird in Absatz 2 eine Bestimmung neu aufgenommen, die den automatisierten Zugriff auf die Daten des Registers über Administrativmassnahmen im Strassenverkehr erlaubt.

*Art. 24a Abs. 2*

Der Text des bestehenden Artikels wird zu Absatz 1.

Artikel 24a Absatz 2 wird in Anlehnung an Artikel 31 Absatz 2<sup>bis</sup> SVG aufgenommen.

*Art. 24b Abs. 3 Bst. a und c, 3<sup>bis</sup>, 4<sup>bis</sup>, 6 und 7*

Wegen der Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe werden verschiedene Bestimmungen analog der Regelung auf der Strasse angepasst. Der Inhalt des aktuellen Absatzes 6 wird der besseren Verständlichkeit halber künftig auf Absatz 6 und den neuen Absatz 7 aufgeteilt. Der bisherige Buchstabe b von Absatz 6 wird aufgehoben. Durch den neu eingeführten Absatz 2 von Artikel 24a wird an einer einzigen Stelle geregelt, dass der Alkoholkonsum für Personen, die gewerbsmässig eingesetzte Schiffe führen, an deren Führung beteiligt sind oder einen nautischen Dienst an Bord ausüben, verboten ist. Dieses Verbot soll auch bei Fahrten ohne Fahrgäste oder Ladung gelten. Der Bundesrat hat in Artikel 40a Absatz 2 Buchstabe a BSV dazu bereits einen Grenzwert für die Blutalkoholkonzentration von 0,10 Gewichtspromille festgelegt.

*Abs. 7 Bst. a*

Absatz 7 Buchstabe a (ehemals Abs. 6 Bst. c) wird sprachlich leicht angepasst.

*Abs. 7 Bst. c*

Unter den Begriff Schiff fällt gemäss der Definition von Artikel 2 BSV jeder zur Fortbewegung auf oder unter der Oberfläche bestimmter Schwimmkörper. Damit könnte auch das Führen von kleineren motorlosen Schiffen unter die Strafbarkeit wegen Fahrunfähigkeit fallen. Der Bundesrat soll ermächtigt werden, das Führen von ungefährlichen Schiffen von dieser Strafbarkeit auszunehmen. Diese Ausnahme soll auf die kleineren Schlauch- oder Strandboote beschränkt werden.

*Abs. 7 Bst. d*

Die Detailregelung über die Einzelheiten wie z. B. die technische und administrative Handhabung der Messgeräte, Protokolle, die Anerkennung der Laboratorien und Sachverständigen sowie die weiteren Anforderungen an das Verfahren wird wie auf der Strasse bis auf Stufe Bundesamt delegiert. Konkret werden jeweils die für die Strasse geltenden Bestimmungen als anwendbar erklärt. Dies macht Sinn, zumal ja,

wie auf der Strasse, die Kantonspolizei die Kontrollen durchführt. Jedoch sind die bisherigen gesetzlichen Grundlagen dazu noch ungenügend.

*Art. 28*            Schiffahrtspolizei

Alle von der ZKR erlassenen Vorschriften sind verbindlich, unabhängig davon, ob sie als so genannte «vorübergehende Anordnungen» oder als definitive Vorschriften erlassen werden. Daher ist ein einheitliches Verfahren für deren Inkraftsetzung in der Schweiz angebracht. Stufengerecht scheint eine Umsetzung durch das BAV. Diese Vereinfachung bedeutet, dass der Artikel nur noch aus einem Absatz besteht, welcher ansonsten unverändert bleibt.

*Art. 31 Abs. 1*

Im bisherigen Absatz 1 wird festgehalten, dass ein Schiff nicht in Verkehr gebracht werden darf, bevor eine Haftpflichtversicherung dafür abgeschlossen ist. In diesem Absatz sind einerseits ein fehlerhafter Wortlaut zu korrigieren und andererseits eine Präzisierung anzubringen: So geht es nicht um das «Inverkehrbringen» (den Handel mit Schiffen nach Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 2 Absatz 3 des Bundesgesetzes vom 12. Juni 2009<sup>20</sup> über die Produktesicherheit), sondern um das «Inverkehrsetzen» eines Schiffes. Zudem ist es beim Abschluss der Haftpflichtversicherung noch nicht möglich, das Schiff in Verkehr zu setzen. Für das Inverkehrsetzen eines Schiffes muss in erster Linie ein Versicherungsnachweis hinterlegt werden. Dieser bezeichnet den Tag, ab dem die Versicherungsdeckung beginnt. Erst ab diesem Tag darf das Schiff in Verkehr gesetzt werden, sofern der Schiffsausweis erteilt wird.

*Art. 41 Abs. 1*

Dieser Absatz wird mit dem Begriff Atemalkoholkonzentration ergänzt und leicht umformuliert.

*Art. 49*

Die Beförderung von Reisenden richtet sich nicht nach dem BSG, sondern nach dem PBG. Demzufolge ist der Straftatbestand der unerlaubten Personenbeförderung im BSG zu streichen.

*Art. 56 Abs. 2<sup>bis</sup>*

Für die militärische Schiffahrt bestehen seit längerem besondere Vorschriften, nur fehlte bisher die dafür notwendige formellgesetzliche Rechtsgrundlage<sup>21</sup>. Mittels Einfügung eines Absatzes 2<sup>bis</sup> wird diese geschaffen.

<sup>20</sup> SR 930.11

<sup>21</sup> Verordnung vom 1. März 2006 über die militärische Schiffahrt (SR 510.755)

*Art. 62a* Meldungen

Die Datenbanken können ihren Zweck nur erfüllen, wenn diese lückenlos nachgeführt werden. Um dies zu gewährleisten, werden die Strafbehörden verpflichtet, die entsprechenden Meldungen zu machen.

Als schwere Widerhandlungen die dem BAV zu melden sind, gelten beispielsweise schwere Gefährdungen des Schiffsverkehrs oder Fahren in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Blutalkoholkonzentration (Art. 20b Abs. 1 Bst. b).

*Art. 62b* Zentrale Datenbanken

Dieser Artikel schafft die eigentliche Rechtsgrundlage für die verschiedenen Datenbanken (Register). Es sollen drei verschiedene Register eingerichtet und betrieben werden können: ein Register über die Schiffe und deren Halter, ein Register über Administrativmassnahmen und ein Fahrberechtigungsregister. Da weder die Einrichtung noch der Betrieb dieser Register im Moment beschlossen sind, müssten bei deren tatsächlicher Einrichtung und Anbindung an bestehende Datenbanken, die entsprechenden Vollzugsverordnungen angepasst werden (Abs. 1). Dabei wird auch das zuständige Bundesamt festgelegt.

Diese Register könnten als Erweiterung oder Ergänzung der bestehenden Register aus dem SVG geschaffen werden. Demzufolge erscheint es sinnvoll, die entsprechenden Bestimmungen aus dem SVG für die schiffahrtsspezifischen Register sinngemäss zu übernehmen (Abs. 2).

In Absatz 3 wird festgehalten, dass die Einrichtung und der Betrieb der Datenbanken von den Kantonen zu finanzieren sind und die Kosten nach Anzahl zugelassener Schiffe aufzuteilen ist.

Schliesslich hält Absatz 4 fest, dass die Regelung der Zusammenarbeit und die Sicherstellung des Datenschutzes durch den Bund unter Mitwirkung der Kantone zu erfolgen hat.

*Art. 62c–62e*

Weil die Register zumindest zum Teil besonders schützenswerte Personendaten enthalten, müssen aus Datenschutzgründen strenge Anforderungen erfüllt sein. So sind wichtige Punkte wie der Zweck des Systems, der Dateninhaber oder der Zugriff auf die Daten im Gesetz abschliessend aufzuführen. Entsprechend wird jedem einzelnen Register ein gesonderter Artikel gewidmet. Deren Inhalt orientiert sich an den entsprechenden Regelungen des SVG.

## 2.2 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)<sup>22</sup>

*Art. 9 Abs. 3 Bst. c Ziff. 4*

Durch die Ergänzung mit Artikel 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes können Organisationen auch bei der Plangenehmigung und der Erteilung der Betriebsbewilligung für Schiffe der öffentlichen Schifffahrtsunternehmen eine Beschwerde einreichen. Ein formelles Mitwirkungs- oder Planauflageverfahren ist jedoch nicht vorgesehen.

## 2.3 Bundesgesetz vom 19. Juni 1959<sup>23</sup> über die Invalidenversicherung

*Art. 66c Abs. 1*

Bei Zweifeln an der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit von IV-Bezügerinnen und -Bezügern sollen künftig die kantonalen IV-Stellen Daten, die für die Beurteilung der Fahreignung und der Fahrkompetenz erforderlich sind, nicht nur der zuständigen kantonalen Motorfahrzeugsbehörde, sondern auch der Schifffahrtsbehörde bekannt geben dürfen. Erfolgt eine solche Meldung, nimmt die Schifffahrtsbehörde die erforderlichen Abklärungen vor.

## 3 Auswirkungen

### 3.1 Auswirkungen auf den Bund

#### 3.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Beim Bund entstehen durch diese Änderungen keine Mehrkosten. Der mit der Revision verbundene generelle Prüfaufwand für die Zulassung der Schiffe bleibt unverändert. Mit dem neuen Zulassungsverfahren ist es möglich, gestützt auf die vorgelegten Sicherheitsnachweise in weniger relevanten Bereichen auf eine Prüfung zu verzichten, dafür aber in wichtigen, sicherheitsrelevanten Bereichen risikoorientiert vertieft zu prüfen.

Die vereinfachte Feststellung der Fahrtüchtigkeit hat keine Auswirkungen auf den Bund, sind doch die kantonalen Polizeien mit deren Vollzug beauftragt.

Auch die Aufhebung von Artikel 49 BSG und die Ergänzung von Artikel 56 BSG begründen keine zusätzlichen Ausgaben auf Bundesseite.

Würden die Einrichtung der Register und deren Betrieb durch den Bund vorgenommen, so würde dies einen zusätzlichen Personalaufwand beim Bund von etwa 2 bis 3 Stellen bedeuten. Dieser zusätzliche Personalaufwand sowie die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb der Datenbanken werden aber vollumfänglich durch die Kantone finanziert.

<sup>22</sup> SR 151.3

<sup>23</sup> SR 831.20

### **3.1.2 Personelle Auswirkungen**

Im Bereich der Zulassung von Fahrgast- und Güterschiffen sowie von schwimmenden Geräten werden Sicherheitsaspekte immer wichtiger und bedingen daher einen zunehmenden personellen Aufwand bei den zuständigen Behörden. Dieser ist mit dem bestehenden Personaletat ohne Änderung auf Dauer nicht mehr zu erbringen. Weil eine Personalaufstockung nicht zur Diskussion steht, ist daher nach Alternativen zu suchen. Die Einführung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises erlaubt zielgerichtete, eingehende Prüfungen der sicherheitsrelevanten Aspekte durch die zuständige Behörde und entlastet sie von Routineaufgaben. Das vorhandene Fachwissen kann somit gezielter eingesetzt werden, was bei immer komplexer werdenden Schiffen und gleichem Personalaufwand die Sicherheit erhöht.

Im Bereich der Feststellung der Fahrfähigkeit genügt es, auf die Regelung für die Strasse zu verweisen. Dazu gehören Verfahren zur Überprüfung und Feststellung der Fahrfähigkeit. Mit der beabsichtigten Zulassung von beweissicheren Atemalkohollufttests wird den Vollzugsbehörden die Arbeit erleichtert. Die Vollzugsbehörden kennen diese Verfahren schon. Zudem profitieren sie von der im Strassenbereich gewonnenen grossen Erfahrung.

Die Aufhebung der Strafbestimmungen für die unerlaubte Personenbeförderung führt zu einheitlichen Strafbestimmungen und Verfahrensregeln und zieht keinen personellen Mehr- oder Minderaufwand nach sich, ebenso die Ergänzung von Artikel 56.

Hinsichtlich des personellen Zusatzaufwandes beim Bund für die Einrichtung und den Betrieb der Register wird auf die Aussagen des letzten Absatzes von Ziffer 3.1.1 verwiesen.

### **3.1.3 Andere Auswirkungen**

Die vorgeschlagenen Änderungen haben keine organisatorischen oder baulichen Auswirkungen.

## **3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller**

Die Zulassung von Güterschiffen und von schwimmenden Geräten sowie von Fahrgastschiffen ohne eidgenössische Konzession obliegt den Kantonen und hat daher im Bereich der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht Auswirkungen auf sie. Das oben für den Bund Gesagte gilt auch hier: Der mit der Revision verbundene generelle Prüfaufwand für die Zulassung der Schiffe bleibt unverändert. Mit dem neuen Zulassungsverfahren ist es aber möglich, gestützt auf die vorgelegten Sicherheitsnachweise, in weniger relevanten Bereichen auf eine Prüfung zu verzichten, dafür aber in wichtigen, sicherheitsrelevanten Bereichen risikoorientiert vertieft zu prüfen.

Bei der Feststellung der Blutalkoholkonzentration ist durch die eindeutigere Formulierung gar von einer Erleichterung auszugehen. Hingegen ist mit einem administrativen Mehraufwand für die Kantone zur Überprüfung der Fahrfähigkeit der über 70 Jahre alten Schiffsführer zu rechnen. Dieser Mehraufwand ist schwer zu quantifizieren, ist doch nicht bekannt, wieviele Schiffsführerinnen und Schiffsführer sich diesem Verfahren unterziehen werden. Immerhin verfügen die Kantone auf diesem Gebiet über grosse, vom Strassen- und Schiffsverkehr herrührende Erfahrung. Klar ist, dass für die betroffenen über 70 Jahre alten Schiffsführerinnen und Schiffsführer zusätzliche Kosten entstehen. Diese sind jedoch im Hinblick auf die Wahrung eines hohen Sicherheitsstandards zumutbar.

Der Übergang zur risikoorientierten Sicherheitsaufsicht dürfte für die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller auf der einen Seite zu einer geringen Entlastung auf der Gebühreseite, auf der anderen Seite zu einem Mehraufwand für das Erstellen der Sicherheitsnachweise führen. Es ist anzunehmen, dass sich die Gesamtkosten im Vergleich zu heute erhöhen werden, im Kontext der gesamten Bausumme eines Schiffes aber nur moderat.

Der Vollzug der Vorschriften zur Bestimmung der Fahrtüchtigkeit ist Sache der Kantone. Die damit beauftragten Polizeien verfügen oft über einschlägige Erfahrungen aus dem Strassenverkehr. Dieser Umstand und die präzisen diesbezüglichen Bestimmungen in der BSV erleichtern die Feststellung der Fahrfähigkeit. Die Kantone profitieren damit von den neuen Vorschriften.

Da die Einrichtung und der Betrieb der schiffahrtsspezifischen Register dem Vollzug der Schifffahrtsgesetzgebung dient und dieser den Kantonen obliegt, ist es angebracht, diese Kosten auf die Kantone zu überwälzen, zumal damit eine Erleichterung des Vollzugs verbunden ist und die Kosten, zumindest teilweise, über Gebühreneinnahmen gedeckt werden können.

### **3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

Die Einführung des Sicherheitsnachweises und der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht ist mit Kosten für die Schifffahrtsgesellschaften verbunden. Die Erstellung der Sicherheitsnachweise dürfte zu Mehrkosten von etwa 3–5 Prozent, bezogen auf die Gesamtkosten, beim Bau oder Umbau von Fahrgast- und Güterschiffen sowie von schwimmenden Geräten führen, wobei eine exakte Quantifizierung schwierig ist, da die Mehrkosten stark vom Umfang und von der Komplexität des jeweiligen Projekts abhängen. Diese Kosten fallen aber nur ein Mal an und betreffen die bestehende Flotte (ausser bei Umbauten, die sich auf die Sicherheit der Schiffe auswirken) nicht. Diese Änderung ist somit volkswirtschaftlich unbedeutend, zumal auf der anderen Seite weniger Prüfgebühren anfallen dürften.

Die Aufhebung von Artikel 49 BSG (Strafe bei unerlaubter Personenbeförderung) und die Ergänzung von Artikel 56 (eigene Vorschriften für die militärische Schifffahrt) haben keine volkswirtschaftlichen Auswirkungen.

### **3.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft**

Die Änderungen haben kaum Auswirkungen auf die Gesellschaft. Die risikoorientierte Prüfung und die Bestimmungen zur Fahrfähigkeit können jedoch zu einer Verbesserung der allgemeinen Sicherheit auf dem Wasser führen.

### **3.5 Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Vorlage hat keine Auswirkungen auf die Umwelt.

### **3.6 Andere Auswirkungen**

Andere Auswirkungen, insbesondere auch auf die Aussenpolitik, sind durch diese Vorlage nicht zu erwarten.

## **4 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu nationalen Strategien des Bundesrates**

### **4.1 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 27. Januar 2016<sup>24</sup> über die Legislaturplanung 2015–2019 nicht angekündigt.

### **4.2 Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates**

Die Vorlage steht in keinem Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates.

## **5 Rechtliche Aspekte**

### **5.1 Verfassungsmässigkeit**

Der Änderungsentwurf stützt sich auf Artikel 87 der Bundesverfassung<sup>25</sup> (Gesetzgebungskompetenz des Bundes über die Schifffahrt).

<sup>24</sup> BBl 2016 1105

<sup>25</sup> SR 101

## **5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Auf dem Rhein zwischen Rheinfelden und Basel gelten die Vorschriften der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Diese lassen in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zu, dass auf eine Prüfung der Fahrzeuge verzichtet werden kann, wenn aus einer gültigen Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft ersichtlich ist, dass das Fahrzeug den Bestimmungen entspricht.

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung enthält grundsätzlich die gleichen Bestimmungen zur Fahrunfähigkeit wie die schweizerische Binnenschiffahrtsgesetzgebung, schreibt aber nicht vor, wie die Fahrunfähigkeit wegen Angetrunkenheit festzustellen ist. Dies liegt in der Kompetenz jedes einzelnen Staates.

Schliesslich enthält die Rheinschiffsuntersuchungsordnung auch Bestimmungen zu einer elektronischen Datenbank, der European Hull Data Base (EHDB). Diese Bestimmungen beschränken sich aber auf die eindeutige Identifizierung der Schiffe. Bestimmungen zu Registern, wie sie im Rahmen der BSG-Revision vorgesehen sind, gibt es keine.

Wie unter Ziff. 1.5 ausführlich dargelegt, ist die vorliegende Revision mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar.

## **5.3 Erlassform**

Nach Artikel 164 BV sowie Artikel 22 Absatz 1 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002<sup>26</sup> erlässt die Bundesversammlung wichtige rechtsetzende Bestimmungen wie die vorliegenden in der Form des Bundesgesetzes.

## **5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse**

Die Vorlage zieht keine einmalige Ausgabe von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich und untersteht somit nicht der Ausgabenbremse nach Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b der Bundesverfassung.

## **5.5 Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzgebung**

Die Vorlage schafft keine Rechtsgrundlagen für Subventionen und enthält auch keine Kreditbeschlüsse und Zahlungsrahmen.

<sup>26</sup> SR 171.10



## **5.6 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen**

Die Vorlage enthält einzig Rechtsetzungsaufträge an den Bundesrat, die nach Artikel 182 Absatz 2 BV zum Erlass von vollziehendem Verordnungsrecht ermächtigen. Zu erwähnen ist, dass die Bestimmungen zu den Artikeln 17*b* Absatz 2, 24*b* Absätze 6 und 7 und 56 Abs. 2<sup>bis</sup> mehr als reine Vollzugskompetenzen übertragen.

## **5.7 Datenschutz**

Für die Umsetzung der Vorlage bezüglich der zentralen Datenbanken ist die Bearbeitung von Personendaten erforderlich. Sie erfolgt jedoch nach den gleichen Regeln, die bereits für die Bewirtschaftung der Daten von Fahrzeuglenkern im Strassenbereich gelten und entspricht somit den Anforderungen des Datenschutzes.

