Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Mai 2019

Teilrevision der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern

(Binnenschifffahrtsverordnung; BSV; SR 747.201.1)

Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

1. Ausgangslage

Am 17. März 2017 hat das Parlament die Änderung des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1975[1] über die Binnenschifffahrt (BSG) beschlossen. Mit der vorliegenden Teilrevision werden nun in der BSV die für den Vollzug des Gesetzes notwendigen Konkretisierungen vorgenommen.

Die wesentlichen Änderungen, welche bereits Gegenstand der Vernehmlassung der BSG-Revision waren, betreffen folgende Themengebiete:

- risikoorientierte Prüfung von neuen oder umzubauenden Fahrgastschiffen im Rahmen des Zulassungsverfahrens;
- Einführung der beweissicheren Atem-Alkoholprobe.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 2 Abs. 1 Bst. a Ziff. 21, Definition

Grund für diese Definitionsänderung ist, dass Paddelboote (Kanus, Kajaks, Kanadier, Faltboote und dergleichen) gemäss Artikel 121 Absatz 5 nicht motorisiert sein dürfen. Dieses Motorisierungsverbot soll durch die Änderung der Begriffsdefinition aufgehoben werden. Die entsprechende Aufzählung in Artikel 2 Absatz 1 Bst. a Ziff. 21 wird in der bisherigen Definition des Begriffes «Paddelboot» gestrichen So kann z.B. ein Kanu ohne Motor nach wie vor als Paddelboot eingestuft werden. Wird das Kanu von einem Motor angetrieben, gilt es als «*Schiff mit Maschinenantrieb*» nach Artikel 2 Absatz 1 Bst. a Ziff. 2.

Die EU-Sportboot-Richtlinie 2013/53/EG[2] schliesst in Artikel 2 Ziff. 2 Bst. a (ii) lediglich nicht motorisierte Kanus und Kajaks vom Geltungsbereich der Richtlinie aus, nicht aber motorisierte Kanus und Kajaks mit einer Länge zwischen 2,50 und 24 m[3]. Somit gelten motorisierte Kanus und Kajaks grundsätzlich als Sportboote (Artikel 2 Absatz 1 Bst. a Ziff. 15).

Art. 2 Abs. 1 Bst. b Ziff. 8, Definition

Die bisherige Definition der Antriebsleistung stützte sich auf die Ziffer 2.10 der Verordnung vom 13. Dezember 1993 über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern (SAV). Weil die SAV durch die Verordnung vom 14. Oktober 2015[4] über die Anforderungen an Schiffsmotoren

---

[1] SR **747.201**

[2] Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG, ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90.

[3] Kanus und Kajaks mit Längen ausserhalb des Geltungsbereiches der EU-Sportboot-Richtlinie gibt es in der Praxis nicht.

[4] SR **747.201.3**

auf schweizerischen Gewässern (VASm) ersetzt wurde, soll der Artikel 2 Absatz 1 Bst. b Ziffer 8 entsprechend angepasst werden.

Art. 2 Abs. 1 Bst. d Ziff. 10, Definition

Schiffsführerinnen, Schiffsführer oder Personen, die zur vorgeschriebenen Besatzung[5] gehören oder an Bord eine nautische Tätigkeit bzw. einen nautischen Dienst (beispielsweise die Steuerung eines Schiffs im Auftrag des Schiffsführers oder das Festmachen des Schiffes an einer Landestelle) ausüben, werden neu als "*an der Führung eines Schiffes beteiligte Personen*" definiert.

Art. 16 Abs. 2bis, Ausnahmeregelung von der Kennzeichnungspflicht

Die meisten "kleinen Gummiboote", welche vor allem in den Sommermonaten auf den Flüssen (z. B. auf der Aare, der Limmat oder der Reuss) zu Vergnügungsfahrten eingesetzt werden, müssten nach den bisherigen Bestimmungen von Artikel 16 gekennzeichnet, also immatrikuliert, sein. In der Praxis tragen jedoch die wenigsten Boote solche Kennzeichen. Zudem ist den Eigentümern oder Haltern nicht bewusst, dass eine entsprechende Kennzeichnungspflicht existiert. Auch besteht im Alltag kaum eine Kontrollmöglichkeit bzw. eine Möglichkeit zur Durchsetzung der Kennzeichnungspflicht. Auf Wunsch der Kantone hat das BAV im Jahre 2016 Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht festgelegt. Daher sollen diese Bestimmungen nun in Artikel 16 Abs. 2bis übernommen werden.

Art. 30 Abs. 1, Schiffe im dienstlichen Einsatz

Schiffe im dienstlichen Einsatz können bei Dunkelheit und Grossanlässen kaum von anderen (privaten) Schiffen unterschieden werden. Dadurch werden wichtige Einsatzzwecke (u.a. Freiräumen der Fahrwege für die grossen Kurs- bzw. Fahrgastschiffe, Kontrolle der Sperrzonen) erschwert. Neu soll daher die Einschränkung, wonach das Führen blauer Blinklichter nur „in dringlichem Einsatz" zulässig ist, gestrichen werden. Dadurch besteht die Möglichkeit einer allgemeinen Sichtbarkeit der Einsatzkräfte in der Dunkelheit.

Es soll künftig im pflichtgemässen Ermessen der Einsatzleitung – je nach Lageeinschätzung und Einsatzziel – stehen, situationsgerecht über den Einsatz ihrer blauen Blinklichter zu entscheiden.

Schiffe der Feuerwehr, der Ölwehr oder der Rettungs- und der Hilfsdienste sollen blaue Blinklichter führen dürfen: hierfür ist aber eine entsprechende Bewilligung der zuständigen Behörde[6] notwendig. Auch hier soll die Einschränkung, wonach das Führen von blauen Blinklichtern nur „in dringlichem Einsatz" zulässig ist, entfallen.

---

[5] Bestimmte Besatzungen sind beispielsweise auf Fahrgast- und Güterschiffen vorgeschrieben.

[6] Möchte ein Kanton nicht, dass Hilfsdienste blaue Blinklichter führen, ist eine entsprechende (restriktive), kantonale Bewilligungspraxis zu etablieren.

Art. 40 Abs. 2, Sturmwarnzeichen

In diesem Artikel wird die Windgeschwindigkeit, ab der ein Sturmwarnsignal ausgegeben wird, festgelegt. Die bisherige Umrechnung des Wertes von 33 Knoten war falsch. Die Umrechnung ergibt ca. 61 km/h statt 60 km/h.

Art. 40*a*, Fahrunfähigkeit

Absatz 1

Aufgrund der Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe wird, zusätzlich zu den bisherigen Grenzwerten, eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg Alkohol oder mehr pro Liter Atemluft (analog zur Regelung im Strassenverkehr) als neuer Grenzwert eingeführt. Der bisherige Buchstabe b wird, mit einer geringen redaktionellen Anpassung (Verweis auf Buchstabe a), zu Buchstabe c.

Absatz 2

Der bisherige Absatz 2 wird in den Artikel 40*a*^{bis} Absatz 1 verschoben. Neu wird in Absatz die Bestimmung "qualifizierte Alkoholkonzentration" um den Wert von 0,4 mg/l oder mehr pro Liter Atemluft (in Übereinstimmung mit dem Wert der Strasse) ergänzt.

Absatz 3

In Absatz 3 sollen die zulässigen Messwerte in Bezug auf die Fahrunfähigkeit wegen Betäubungsmitteleinwirkung definiert werden, bei der eine Fahrunfähigkeit wegen Betäubungsmitteleinwirkung als erwiesen anzusehen ist.

Absatz 4

In Absatz 4 soll festgelegt werden, dass für Personen, die nachweisen können, wonach sie eine oder mehrere der in Absatz 3 aufgeführten Substanzen (Betäubungsmittel) aufgrund ärztlicher Verschreibung einnehmen, die Fahrunfähigkeit nicht bereits beim Nachweis dieser Substanzen als erwiesen gilt.

Absatz 5

Die Rechtsgrundlage für diese Bestimmung wurde mit der erwähnten Teilrevision des BSG im März 2017 geschaffen (vgl. Art. 24*b* Abs. 7 Bst. d BSG). Als Folge soll in Absatz 5 für die Führerinnen und Führer kleiner, nicht motorisierter Wasserfahrzeuge eine Erleichterung von den in den Absätzen 1–4 genannten Grenzwerten für die Fahrunfähigkeit gewährt werden. Sie gilt ebenso für Personen, die sich allenfalls an der Führung eines Wasserfahrzeugs beteiligen. Als kleine Wasserfahrzeuge gelten – analog zur Ausnahme von der Kennzeichnungspflicht (Art. 16 Abs. 2 Bst. b-d) – Schiffe, die kürzer als 2,50 m sind, sowie Strandboote und dergleichen, Paddelboote, Rennruderboote, Segelbretter und Drachensegelbretter sowie nicht motorisierte "kleine Gummiboote" (Artikel 16 Abs. 2bis) bis zu einer Länge des Schiffsrumpfes von 4 m, sofern sie bestimmte technische Eigenschaften erfüllen. Dies rechtfertigt

sich dadurch, dass von solchen Wasserfahrzeugen eine geringere Gefährdung ausgeht und ein allfälliger Alkoholgenuss deren Gefährdungspotenzial nicht wesentlich erhöht.

Art. 40a^{bis}, Fahren unter Alkoholeinfluss

Absatz 1

Diese Bestimmung stammt im Wesentlichen aus dem bisherigen Artikel 40a Absatz 2. Neu ist die Bestimmung über die Atemalkoholkonzentration.

Absatz 2 Bst. a

Für Angehörige der Milizfeuerwehren, die zur Durchführung von dringlichen Dienstfahrten aufgeboten werden, soll die ordentliche Alkoholgrenze von 0,25 mg/l bzw. 0,50 Promille[7] gelten. Das Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss gilt aber weiterhin für Fahrten im Rahmen von Übungen.

Absatz 2 Bst. b

Angehörige der Berufsfeuerwehr, der Polizei, des Zolls, des Zivilschutzes, der Sanität oder Personen im Auftrag dieser Organisationen sollen bei der Durchführung dringlicher Dienstfahrten der ordentliche Alkoholgrenze von 0,25 mg/l bzw. 0,50 Promille[8] unterliegen, wenn sie im Zeitpunkt des Einsatzes weder ordentlichen Dienst leisten noch auf Pikett sind.

Art. 40b^{bis}, Atemalkoholprobe

Mit diesem Artikel soll eine Kurzbezeichnung für die Begriffe Atemalkoholtestgerät (Testgerät) und Atemalkoholmessgerät (Messgerät) zur besseren Übersicht in den nachfolgenden Artikeln eingeführt werden. Wird eine Messung mit einem Testgerät durchgeführt, sollen bestimmte Werte unterschriftlich anerkannt werden können (Art. 40c Abs. 5 und 6).

Art. 40c, Durchführung der Atemalkoholprobe mit einem Testgerät und Anerkennung der Werte

Absatz 1

Entspricht dem bisherigen Absatz 1. Bei den Testgeräten muss – im Gegensatz zu den beweissicheren Messgeräten – eine Wartezeit von 20 Minuten eingehalten oder eine Mundspülung vorgenommen werden. So wird sichergestellt, dass kein Mundalkohol mehr vorhanden ist.

---

[7] Vgl. Art. 40a Abs. 1.
[8] Vgl. Art. 40a Abs. 1.

Absatz 2

Die Testgeräte sollen die entsprechenden Anforderungen der Messmittelverordnung[9] und die entsprechenden Ausführungsvorschriften des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements erfüllen.

Absatz 3

Die Handhabung der Messgeräte zur Durchführung von Atemalkoholproben soll sich nach den Vorschriften, die das Bundesamt für Strassen gestützt auf Artikel 11 Absatz 5 der Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007[10] (SKV) erlassen hat, richten.

Absatz 4

Da das Parlament für die beweissichere Atemalkoholprobe einen eigenen Grenzwert festgelegt hat und somit keine Umrechnung der gemessenen Atemalkoholkonzentration in die Blutalkoholkonzentration mehr nötig ist, sollen die bestehenden Grenzwerte der Atemalkoholkonzentration festgelegt werden (0,10 Promille sind 0,05 mg/l). Die bisherigen Testgeräte zeigen somit künftig die tatsächlich gemessene Atemalkoholkonzentration in mg/l an und nicht mehr die aus der Atemalkoholkonzentration umgerechnete Blutalkoholkonzentration.

Die Regelung, dass jeweils zwei Messungen notwendig sind und diese nicht mehr als 0,05 mg/l (bisher 0,10 Promille) voneinander abweichen dürfen, soll aus dem bisherigen Absatz 5 übernommen werden.

Wenn auch bei der zweiten Messserie beide Messungen um mehr als 0,05 mg/l (bisher 0,10 Promille) voneinander abweichen und Hinweise auf eine Alkoholisierung bestehen, soll eine beweissichere Atemalkoholprobe anstelle der Anordnung einer Blutprobe angeordnet werden können.

Der bisherige Absatz 2 soll aufgehoben werden, da eine Umrechnung der gemessenen Atemalkoholkonzentration in den Blutalkoholgehalt nicht mehr nötig ist.

Absatz 5

Entspricht inhaltlich dem bisherigen Absatz 6. Da aufgrund der Festlegung des Atemalkoholgrenzwertes durch das Parlament neu keine Umrechnung der gemessenen Atemalkoholkonzentration in die Blutalkoholkonzentration mehr nötig ist, sollen die Werte angepasst (0,40 mg/l statt 0,80 Promille sowie 0,55 mg/l statt 1,10 Promille) werden.

---

[9] SR **941.210**
[10] SR **741.013**

Absatz 6

Um Unklarheiten zu vermeiden, wird explizit festgelegt, dass auch Personen, die dem Alkoholverbot nach Artikel 2a Absatz 1 der Verkehrsregelverordnung (VRV)[11] unterstehen, den tieferen Wert der beiden Messungen bis 0,40 mg/l unterschriftlich anerkennen können (und nicht nur bei Werten bis 0,25 mg/l).

Art. 40c^{bis}, Durchführung der Atemalkoholprobe mit einem Messgerät

Absatz 1

Eine Wartezeit von 20 Minuten oder eine Mundspülung wie bei den Testgeräten (Artikel 40*c* Abs. 1) ist bei Messungen mit Messgeräten nicht nötig. Messgeräte sind in der Lage, allfälligen Mundalkohol zu erkennen (siehe Anhang 3 der Verordnung des EJPD über Atemalkoholmessmittel (AAMV)[12] i.V.m. der «Recommandation Internationale OIML[13] R 126, Éthylomètres, Edition 2012» [OIML R 126]).

Mit einer Wartezeit von 10 Minuten soll sichergestellt werden, dass keine Substanzen mit kurzzeitigem Einfluss auf die Messung vorhanden sind, z.B. Kohlenstoffmonoxid, das in Abgasen enthalten ist und bei einem technischen Defekt ins Fahrzeuginnere gelangen und eingeatmet werden könnte. Diese Regelung entspricht der OIML R 126.

Mit einem Messgerät muss – im Gegensatz zu den Testgeräten – nur eine Messung durchgeführt werden. Diese wird mit zwei verschiedenen und voneinander unabhängigen Messverfahren durchgeführt und nur dann als verwertbar angezeigt, wenn beide Messverfahren zum gleichen Ergebnis kommen.

Absatz 2

Zeigt das Messgerät an, dass Mundalkohol vorhanden ist, muss jeweils weitere fünf Minuten mit der Durchführung der Messung gewartet werden. Somit ergibt sich eine Wartezeit von insgesamt mindestens 15 Minuten, die zum Abbau des Mundalkohols in der Regel als ausreichend erachtet wird (siehe Anhang A OIML R 126). Eine Mundspülung erübrigt sich somit.

---

[11] SR **741.11**

[12] SR **941.210.4**

[13] Organisation Internationale de Métrologie Légale.

Absatz 3

Die Anforderungen an die zu verwendenden Messgeräte sind in Artikel 8 ff. AAMV geregelt. Mit einer auf den 1. März 2015 in Kraft gesetzten Totalrevision der AAMV wurde die metrologierechtliche Voraussetzung für die beweissichere Atemalkoholprobe geschaffen und gewährleistet, dass die Messgeräte rechtzeitig entwickelt, geprüft und beschafft werden können.

Absatz 4

Wie auch bei den Testgeräten (vgl. oben, Artikel 40*c*) soll sich die Handhabung der Messgeräte zur Durchführung von Atemalkoholproben nach den Vorschriften, die das Bundesamt für Strassen gestützt auf Artikel 11 Absatz 5 SKV erlassen hat, richten.

Art. 40d, Blutprobe- und Urinuntersuchung zum Nachweis von Alkohol

Die Fälle, in denen eine Blutprobe angeordnet wird, sollen neu in zwei Artikeln geregelt werden: In Artikel 40*d* werden Fälle geregelt, in denen eine Blutprobe zum Nachweis von Alkohol angeordnet wird, während Artikel 40*d*^{bis} die Anordnung einer Blutprobe sowie die Sicherstellung von Urin zum Nachweis von anderen Substanzen als Alkohol zum Inhalt hat.

Absatz 1 Bst. a Ziff. 1

Der Wortlaut soll demjenigen für die Strasse (vgl. Art. 12 SKV) angeglichen werden. Neu ist bei dieser Regelung, dass eine Blutprobe nur angeordnet werden muss, wenn keine beweissichere Atemalkoholprobe durchgeführt werden kann. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn keine Messgeräte zur Verfügung stehen, weil die Kontrollbehörde über keine Solchen verfügt oder die Person an einer Erkrankung der Atemwege leidet, welche die Abgabe einer Atemalkoholprobe mit einem Messgerät verunmöglicht.

Absatz 1 Bst. a Ziff. 2

Verweigert die betroffene Person die unterschriftliche Anerkennung des Messergebnisses nach Artikel 40*c* Absatz 6, soll nur dann eine Blutprobe angeordnet werden müssen, wenn keine beweissichere Atemalkoholprobe durchgeführt wird.

Absatz 1 Bst. b

Entspricht der bisherigen Regelung. Angepasst wurden einzig die Werte (0,15 mg/l statt 0,30 Promille), da aufgrund der Festlegung des Atemalkoholgrenzwertes durch das Parlament keine Umrechnung der gemessenen Atemalkoholkonzentration in die Blutalkoholkonzentration mehr nötig ist. Es geht hier um Fälle, in denen die betroffene Person beispielsweise nach einem Unfall mit Fahrerflucht erst zu Hause angehalten werden kann. In diesen Fällen muss eine Blutprobe abgenommen werden, damit im Labor mittels Rückrechnung die Blutalkoholkonzentration zum Zeitpunkt des relevanten Ereignisses bestimmt werden kann. Von der Atemalkoholkonzentration kann keine Rückrechnung vorgenommen werden.

Absatz 1 Bst. c

Der Inhalt von Artikel 24*b* Absatz 3 Buchstabe b BSG soll der Transparenz und Vollständigkeit halber aufgenommen werden.

Absatz 1 Bst. d

Nach Artikel 24*b* Absatz 3 Buchstabe c BSG in der Fassung vom 17. März 2017 soll eine Blutprobe durchgeführt werden müssen, wenn die betroffene Person dies verlangt.

Absatz 2

Absatz 2 soll bestimmen, dass eine Blutprobe (nur) dann angeordnet werden darf, wenn Anzeichen von oder Hinweise auf Fahrunfähigkeit bestehen. Beispielsweise kann keine Atemalkoholprobe durchgeführt werden, wenn die betroffene Person diese vereitelt, an einer Erkrankung der Atemwege leidet oder ein grosser Zeitabstand zwischen dem Tatzeitpunkt und der Probeentnahme vorliegt.

Art. 40d^{bis}, Blutprobe und Sicherstellung von Urin zum Nachweis von anderen Substanzen als Alkohol

In diesem Artikel sollen Fälle geregelt werden, in denen eine Blutprobe sowie die Sicherstellung von Urin angeordnet werden, um andere Substanzen als Alkohol sowie einen allfälligen Mischkonsum (Alkohol, Drogen) nachzuweisen.

Satz 1

Entspricht dem bisherigen Artikel 40*d* Absatz 1 Buchstabe b, wobei die Formulierung an Artikel 24*b* Absatz 3 Buchstabe a BSG angepasst wurde.

Satz 2

Entspricht inhaltlich dem bisherigen Artikel 40*d* Absatz 2.

Art. 40d^{ter}, Den Untersuchungen zu unterziehende Personen

Entspricht inhaltlich dem bisherigen Artikel 40*d* Absatz 3.

Art. 40e, Pflichten der Polizei

Absatz 1 Bst. b

Der Hinweis, dass die Anerkennung des Ergebnisses einer Atemalkoholprobe die Einleitung massnahme- und strafrechtlicher Verfahren zur Folge hat, soll nur bei Messungen mit Testgeräten nach Artikel 40*c* gemacht werden müssen. Bei der Messung mit einem beweissicheren Messgerät ist kein solcher Hinweis notwendig, da es zur Verwendung des Resultats keiner unterschriftlichen Anerkennung bedarf.

Absatz 1 Bst. c

Nach Artikel 24*d* Absatz 3 Buchstabe c BSG soll eine Blutprobe durchgeführt werden müssen, wenn die betroffene Person dies verlangt.

Absatz 2

Die betroffene Person soll von der Polizei auf ihre Rechte hingewiesen werden.

Absatz 3

Der bisherige Ausdruck Atem-Alkoholprobe soll durch Atemalkoholmessungen ersetzt werden.

Art. 40*k, Diplomaten und Personen mit ähnlichem Status*

Diese Regelung entspricht allgemeinen, völkerrechtlichen Gepflogenheiten[14].

Art. 40*l, Verhinderung der Ausübung der nautischen Tätigkeit*

Da aufgrund der Festlegung des Atemalkoholgrenzwertes durch das Parlament keine Umrechnung der gemessenen Atemalkoholkonzentration in die Blutalkoholkonzentration mehr nötig ist, sollen die Werte entsprechend angepasst (0,25 mg/l statt 0,50 Promille, 0,05 mg/l statt 0,10 Promille sowie 0,40 mg/l statt 0,80 Promille) werden.

Art. 40m, Abnahme des Führerausweises

In den Buchstaben a und b von Absatz 1 sollen die relevanten Werte der Atemalkohol- diejenigen der Blutalkoholkonzentration ersetzen.

---

[14] Vgl. Wiener Übereinkommen über konsularische Beziehungen (SR 0.191.02) bzw. Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen (SR 0.191.01).

Art.40o^{bis}, Vorsorglicher Entzug

Die Regelung aus Artikel 30 Verkehrszulassungsverordnung (VZV)[15] soll für die Binnenschifffahrt analog eingeführt werden. Damit wird der vorsorgliche Ausweisentzug ermöglicht, wenn ernsthafte Zweifel an der Fahreignung einer Person bestehen.

Ernsthafte Zweifel an der Fahreignung einer Person bestehen namentlich bei Vorliegen von Gegebenheiten, die in der nicht abschliessenden Aufzählung von Beispielen in Art. 15*d* Abs. 1 lit. a-e SVG enthalten sind. Darüber hinaus ist die entsprechende Praxis des Bundesgerichtes zu diesen Gegebenheiten zu konsultieren.

Art. 82 Abs. 2bis Bst. a, Abs. 4 und 4bis, Allgemeine Voraussetzungen

In **Absatz 2bis Bst.** a wird hinsichtlich der medizinischen Anforderungen an Schiffsführer auf die VZV verwiesen. Dabei ist der bisherige Verweis in Buchstabe a (Sehvermögen) nicht korrekt. Statt auf Gruppe 3 muss auf Gruppe 1 verwiesen werden. Dies soll korrigiert werden.

In **Absatz** 4 wird eine Anpassung an die seit dem 1. Februar 2019 im Strassenverkehr (Art. 27 Abs. 1 Bst. b, VZV) geltenden Fristen für periodische medizinische Kontrolluntersuchungen vorgenommen. Namentlich wird die bisherige Alterslimite für Ausweisinhaber der Kategorien B und C von 70 auf 75 Jahre erhöht.

In **Absatz 4bis** wird in Analogie zu den Regelungen in der VZV (Art. 5a^{bis}) neu die erforderliche Qualifikationsstufe der Ärzte festgelegt, welche medizinischen Untersuchungen an Inhabern von Schiffsführerausweisen durchführen.

Art. 86 Abs. 5, Anerkennung von Ausbildungen als "Rheinmatrose" beim Erwerb des Führerausweises der Kategorie A

Der Ausbildungsinhalt von Matrosinnen und Matrosen auf dem Rhein ist (u. a.) im Reglement vom 13. Mai 2003 über die Ausbildung und Lehrabschlussprüfung für gelernte Matrosen und Matrosinnen der Binnenschifffahrt des Wirtschafts- und Sozialdepartements des Kantons Basel-Stadt festgelegt. Dazu gehört grundsätzlich auch der Erwerb von Kenntnissen der praktischen Schiffsführung. Formale Anforderungen an Matrosen sind in der Verordnung vom 2. Juni 2010[16] über das Schiffspersonal auf dem Rhein (Rheinpersonalverordnung) festgelegt.

Aufgrund der umfassenden Ausbildung erscheint es gerechtfertigt, diesen Personen Erleichterungen beim Erwerb des Schiffsführerausweises der Kategorie A (Schiffe mit Maschinenantrieb) zu gewähren.

---

[15] SR **741.51**

[16] SR 747.224.121: Diese Verordnung ist nicht in der Systematischen Sammlung (SR) publiziert. Sie kann auf der Homepage des BAV eingesehen werden. www.bav.admin.ch > Verkehrsträger: Schiff > Vorschriften > internationale Vereinbarungen Schifffahrt.

Da sogenannte Bootsmänner und Steuermänner gemäss Rheinpersonalverordnung die Ausbildung als Matrosinnen/Matrosen absolviert haben müssen, soll die vorgesehene Erleichterung beim Erwerb der Kategorie A auch diesen Dienstgraden gewährt werden. In Absatz 2bis wird daher neu festgelegt, dass Matrosinnen, Matrosen, Bootsleute und Steuerleute gemäss Rheinpersonalverordnung zum Erwerb des Ausweises der Kategorie A keine praktische Schiffsführerprüfung absolvieren müssen. Unverändert gilt, dass beim Erwerb der Kategorie A das vorgeschriebene Mindestalter nach Artikel 82 Absatz 1 erreicht sein und eine Theorieprüfung abgelegt werden muss.

Art. 87 Abs. 1bis, Theoretische Prüfung zum Erwerb des Führerausweises

Für die Binnenschifffahrt in der Schweiz werden zum Erwerb der Schiffsführerkategorien A bis E sowie für die Berechtigung zur Fahrt auf der Hochrheinstrecke von Stein am Rhein–Schaffhausen Theorieprüfungen verlangt. Soweit nicht der Bund oder die Armee zuständig sind, liegt die Zuständigkeit für die Abnahme der theoretischen und praktischen Prüfungen bei den Kantonen. Die Vereinigung der Schifffahrtsämter (vks) erarbeitet die erforderlichen Theorieprüfungsfragen[17]. Dadurch wird sichergestellt, dass die Theorieprüfungen in allen Kantonen einheitlich abgelegt werden und die Fragen den aktuellen Stand der Rechtsgrundlagen abbilden. Zur Vorbereitung auf die Prüfung stellt die vks ein Lehrmittel bereit, mit welchem sich Kandidatinnen und Kandidaten auf die theoretische Prüfung vorbereiten können. Mit dem neuen Artikel 87 Absatz 1bis sollen dieses harmonisierte Prüfungsverfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten abgebildet werden. Die Ausarbeitung der Prüfungsfragen soll von den zuständigen Kantonen an einen Dritten übertragen werden können. Für die Theorieprüfung der Kategorien A und D ist ein Musterfragebogen mit Erläuterungen und Prüfungsbewertung zu veröffentlichen.

Art. 96 Abs. 1 Bst. c, Voraussetzungen zur Erteilung des Schiffsausweises

In der französischen Textfassung soll in Absatz 1 Buchstabe c eine Anpassung an den deutschen Text vorgenommen (einfügen von "du bateau" nach "l'origine suisse") werden.

Art. 97 Abs. 1, Voraussetzungen zur Erteilung des Schiffsausweises

Der Schiffsausweis soll nach dem Muster 1 oder 2 aus Anhang 7 ausgestellt werden. Die Muster 3 und 4 sind entfallen. Das Departement soll die Form und den Inhalt des Schiffsausweises in Anhang 7 festlegen.

Art. 100a Abs. 4 und Art. 101 Abs. 3, Bestimmungen zu Flüssiggasanlagen

Mit Artikel 100a und Artikel 101 soll auf die neue Richtlinie der Eidgenössischen Koordinationskommission für Arbeitssicherheit (EKAS) Nr. 6517 über die Lagerung und Nutzung von Flüssiggas verwiesen werden. Der bisherige Hinweis auf Anhang 17 entfällt, da dieser Anhang bereits aufgehoben wurde.

Mobile Camping-Gas-Kocher oder Gas-Grills stellen grundsätzlich keine (fest verbaute) Anlage dar. In der Regel wird der Gebrauch solcher Anlagen in Innenräumen vom jeweiligen Hersteller untersagt (vgl. die entsprechenden Bedienungsanleitungen des Herstellers). Es steht zudem im Ermessen der jeweiligen Behörde, die EKAS-Vorschriften (ausreichende Belüftung, sicherer Stand des Gerätes, Verwendung von Grills nur im Aussenbereich) analog anzuwenden.

---

[17] Prüfungen der Kategorien B, C und E finden in sehr geringer Anzahl statt. Die Prüfungen müssen zudem immer auf das jeweilige Schiff, das betreffende Gewässer (Revier) und die Besonderheiten des Unternehmens abgestimmt werden. Daher sind solche Theorieprüfungen in der Regel sehr individuell und es lohnt sich auf Grund der geringen Anzahl auch nicht, entsprechende Prüfungsunterlagen bereitzustellen. In vielen Kantonen werden daher solche Theorieprüfungen nach wie vor nur mündlich abgenommen.

Art. 109b Abs. 2, Nachweis der Einhaltung des zulässigen Betriebsgeräusches

In dieser Bestimmung soll festgelegt werden, dass der Nachweis der Einhaltung des zulässigen Schalldruckpegels für alle Schiffe, ausser für Sportboote die nicht unter Absatz 1 fallen, durch eine Messung des Betriebsgeräusches nach Anhang 10 geführt wird. Um eine Grundlage für die Festlegung von Details zum Messverfahren zu schaffen, wird der Absatz 2 neu ergänzt. Damit kann das BAV künftig die Einzelheiten zur Ermittlung der bei der Messung zu verwendenden Motor-Nenndrehzahl, unter Berücksichtigung der massgebenden Norm, selbst festlegen.

Art. 134 Abs. 4bis Bst. a, Rettungsgeräte

In Artikel 134 Absatz 4bis Buchstabe a wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Ausnahme von der Pflicht zur Mitführung von Rettungsgeräten auch für „kleine Gummiboote“[18] gilt, sofern sie in der inneren oder äusseren Uferzone verkehren. „Kleine Gummiboote“ auf einem Fliessgewässer sollen somit (u.a.) mit den vorgeschriebenen Rettungsmitteln ausgestattet werden.

Art. 134 Abs. 5, Rettungsgeräte

Wurfleinen von Rettungswurfgeräten mussten gemäss den bisherigen Bestimmungen nicht (ausdrücklich) schwimmfähig sein. Bereits seit längerer Zeit sind diese Wurfleinen in der Regel aber schwimmfähig. Dies soll in Absatz 5 neu so abgebildet werden. Damit soll auch eine Gleichstellung zu den ebenfalls schwimmfähigen Wurfleinen von Rettungswurfgeräten auf Rafts erzielt werden (vgl. Anhang 15).

Art. 142, neu, Begriffsbestimmungen

Mit der Teilrevision des BSG (vgl. Ziffer 1) wurde die Rechtsgrundlage zur risikoorientierten Prüfung im Rahmen des Zulassungsverfahrens für bestimmte Schiffsarten eingeführt.

Um diese neue risikoorientierte Prüfung von Güterschiffen und schwimmenden Geräten in Kapitel 43 beschreiben zu können, soll neu im Artikel 142 (Buchstaben a–e) auf die entsprechenden, gleichlautenden Begriffe und Bestimmungen der Schiffbauverordnung[19] (SBV) verwiesen werden.

Art. 142a, neu, Aufgaben und Befugnisse der Aufsichtsbehörde

Der Abschnitt 43 enthält besondere Bestimmungen für Güterschiffe und schwimmende Geräte. Mit der Teilrevision des BSG (vgl. Ziffer 1 dieser Erläuterungen) wurde für diese Fahrzeuge die Rechtsgrundlage für die risikoorientierte Prüfung im Rahmen des Zulassungsverfahrens eingeführt.

Um diese risikoorientierte Prüfung in der BSV zu verankern, soll in **Absatz 1** festgelegt werden, dass die zuständige Behörde Bau, Betrieb und Instandhaltung sowohl der Güterschiffe als auch der schwimmenden Geräte risikoorientiert prüft. Die zuständige Behörde kann Sicherheitsberichte, Risikoanalysen

---

[18] Vgl. Art. 16 Abs. 2bis.
[19] SR **747.201.7**

sowie andere Nachweise verlangen (**Absatz 2**). Sie kann auch stichprobenweise selbst Prüfungen vornehmen. In **Absatz 3** soll im Wesentlichen und sinngemäss festgehalten werden, dass die zuständige Behörde bei einer möglichen oder konkreten Gefährdung der Sicherheit von Personen, Gütern oder der Umwelt von der Halterin/dem Halter, der Eigentümerin/dem Eigentümer Massnahmen fordert, die nötig sind, damit die Sicherheit und der Schutz der Umwelt gewährleistet sind. Genügen diese Massnahmen nicht, sollen der zuständigen Behörde in **Absatz 4** weitere Handlungsoptionen eingeräumt werden (Anordnung, dass die Halterin/Halter, die Eigentümerin/der Eigentümer weitergehende Massnahmen trifft oder das Verfügen einer Ersatzvornahme). Schliesslich soll die zuständige Behörde auch den Betrieb mit sofortiger Wirkung einschränken, untersagen oder den Schiffsausweis entziehen können.

Art. 142b, neu, Mitwirkung

In diesem neuen Artikel soll die Mitwirkungspflicht der Halterinnen/ Halter oder der Eigentümerinnen/Eigentümer von Güterschiffen und schwimmenden Geräten gegenüber der zuständigen Behörde geregelt werden. Dazu soll in **Absatz 1** stipuliert werden, dass die Halterin/Halter oder die Eigentümerin/Eigentümer der zuständigen Behörde jederzeit Auskunft zu erteilen, sämtliche relevanten Dokumente herauszugeben sowie freie Fahrt und Zutritt zu den Schiffen und den schwimmenden Geräten zu gewähren hat. **Absatz 2** soll die unentgeltliche Unterstützungspflicht der Halterinnen/Halter oder der Eigentümerinnen/Eigentümer bei der Prüf- und Kontrolltätigkeit näher umschreiben.

Art. 142c, neu, Verantwortlichkeit des Eigentümers

In diesem neuen Artikel soll die Verantwortlichkeit der Halterinnen/Halter bzw. der Eigentümerinnen/ Eigentümer von Güterschiffen und schwimmenden Geräte definiert werden. Es soll festgelegt werden, dass die Halterin/Halter bzw. die Eigentümerin/Eigentümer für den vorschriftsgemässen Bau der Schiffe und der schwimmenden Geräte sowie für deren sicheren Betrieb als auch deren Instandhaltung verantwortlich ist.

Art. 142d, neu, Betriebsorganisation

In diesem neuen Artikel sollen Vorgaben für die Betriebsorganisation festgelegt werden, welche im Wesentlichen den Eigenheiten des Betriebes, dem technischen Stand der Schiffe und der schwimmenden Geräte, den Antriebsanlagen, den Hilfsaggregaten sowie den verwendeten Energieträgern Rechnung tragen und die Instandhaltung gewährleisten.

Art. 142e, neu, Betriebsvorschriften

Damit gewährleistet ist, dass die Halterin/der Halter bzw. die Eigentümerin/der Eigentümer von Güterschiffen und schwimmenden Geräten die notwendigen Betriebsvorschriften erlässt, soll in diesem neuen Artikel eine entsprechende Pflicht eingeführt werden.

Kapitel 45, Besondere Bestimmungen für Rafts

Bisher waren in den Artikeln 148*a* bis 148*f* Vorgaben an den Bau, die Ausrüstung und die zulässige Personenzahl von Rafts enthalten. Nachdem diese Schiffe unter den Geltungsbereich der EU-Sportboot-Richtlinie fallen, werden die eigenständigen Bestimmungen für den Bau und die Ausrüstungen Schiffe nicht mehr benötigt. Sie sollen daher gestrichen werden (Artikel 148*a–e*). Rafts werden künftig wie Sportboote behandelt und nach den gleichen technischen Kriterien wie Sportboote zugelassen. Unverändert bleibt die Bestimmung der zulässigen Personenzahl in Artikel 148*f* und im Anhang 18. Die Anforderung an die Haftpflichtversicherung nach Artikel 153 und an die Mindestausrüstung von Rafts nach Anhang 15 Ziffer 7 bleiben ebenfalls unverändert bestehen.

Art. 154, neu, Versicherer

Die Kompetenz, Versicherungseinrichtungen im Bereich Haftpflicht zu ermächtigen, liegt bei der Eidgenössischen Finanzmarktaufsicht (FINMA): nach Artikel 3 Absatz 1 des Versicherungsaufsichtsgesetzes (VAG)[20] braucht jedes Versicherungsunternehmen, welches der Aufsicht untersteht, zur Aufnahme der Versicherungstätigkeit eine Bewilligung der FINMA (vgl. Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b VAG). Artikel 154 BSV wird entsprechend angepasst.

Zu ergänzen ist, dass sowohl schweizerische als auch ausländische Versicherungseinrichtungen Haftpflichtversicherungen anbieten können, wenn sie entsprechend ermächtigt sind. Da sowohl inländische als auch ausländische Versicherungseinrichtungen eine solche Ermächtigung benötigen, bildet Art. 154 BSV grundsätzlich kein nichttarifäres Handelshemmnis.

Art. 163 Abs. 1 Bst. l, Bst. o und Abs. 2, Ausnahmen

Bisher konnte die zuständige Behörde nach Abs. 1 Bst. *l* für Rafts, die ausschliesslich zu Wettkampfzwecken verwendet wurden, Ausnahmen von den Bestimmungen über Bau, Ausrüstung und zulässiger Personenzahl verfügen (Art. 148*a-f*). Nachdem Rafts künftig als Sportboote im Sinne der EU-Sportbootrichtlinie gelten, sind deren Bestimmungen für den Bau anwendbar. Die Richtlinie gilt aber nicht für Boote, die ausschliesslich für Rennen bestimmt und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnet sind (Art. 2 Abs. 2 Bst. a. Ziff. i EU-Sportboot-Richtlinie). Rennen fallen in der Schweiz unter die sogenannten nautischen Veranstaltungen (vgl. Art. 72 BSV). Boote, die im Rahmen von nautischen Veranstaltungen eingesetzt werden, müssen nicht immatrikuliert werden. Daher können die Bestimmungen von **Art. 163 Abs. 1 Bst. *l*** aufgehoben werden. Allenfalls erforderliche Ausnahmen können unter Anwendung von Art. 72 BSV verfügt werden.

---

[20] SR **961.01**

Bisher war es der Typenprüfungskommission (*heute: Typenprüfstelle*) vorbehalten, für kleine Bootsarten Ausnahmen von Artikel 132 (Mindestausrüstung) zu bewilligen, wenn die vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände nicht zweckmässig an Bord untergebracht werden können. Auf Antrag der Typenprüfstelle wird diese Bestimmung geändert: neu soll die jeweils zuständige kantonale Behörde (i.d.R. das Schifffahrtsamt) eine entsprechende Ausnahme[21] für diese Schiffe bewilligen können. Der bisherige **Artikel 163 Abs. 2** soll daher aufgehoben und sinngemäss in **Artikel 163 Abs. 1 Bst. o** aufgenommen werden.

Art. 165 Abs. 1bis, Vollzug

In dieser Bestimmung soll der Umgang mit Geodaten (GIS) geregelt werden. Die entsprechende Übergangsfrist ist der Spezialgesetzgebung[22] zu entnehmen.

Art. 166d, Übergangsbestimmungen zur Änderung vom .....

Absatz 1

Durch die Aufhebung der Artikel 148*a-e* im Kapitel 45 entfallen die bisherigen Anforderungen an den Bau von Rafts. Bereits zugelassene Rafts sollen jedoch weiterhin verkehren können, sofern die vorgeschriebenen periodischen Kontrollen keine Beanstandungen ergeben (Bestandesgarantie).

Absatz 2

Absatz 2 regelt, dass Rafts, die dem Geltungsbereich der EG-Richtlinie 2013/53/EU[23] unterstehen und für welche die notwendige Konformitätserklärung nach Artikel 148*j* nicht vorliegt, noch bis zum 1. Januar 2025 nach altem Recht als Vergnügungsschiff immatrikuliert werden können.

Absatz 3

Bereits im Einsatz befindliche Rettungswurfgeräte, deren Wurfleine nicht schwimmfähig ist, sollen noch weitere zwei Jahre nach Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen über die Schwimmfähigkeit der Wurfleinen verwendet werden können. Danach sollen sie mit einer schwimmfähigen Wurfleine ausgerüstet oder gänzlich ersetzt werden.

Absatz 4

Die Betreiber von Güterschiffen und schwimmenden Geräten haben gemäss dem neuen Artikel 142*e*

---

[21] Ausnahmen hinsichtlich der mitzuführenden Rettungsmittel sind ausdrücklich ausgenommen.

[22] Die Frist für die Kantone zur Bereitstellung von Daten gemäss Minimalen Geodatenmodellen beträgt generell 5 Jahre (Art. 53 Abs. 1 GeoIV; SR 510.620).

[23] Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG, ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90.

Betriebsvorschriften zu erlassen. In dieser Übergangbestimmung soll dafür ein Zeitraum von zwei Jahren ab der Inkraftsetzung eingeräumt werden.

Absatz 5

Nach bisherigem Recht müssen Sportboote und Vergnügungsschiffe mit Aussenbordmotoren nicht mit einem Feuerlöscher ausgestattet sein, sofern das Schiff weder über eine Gasanlage noch über eine Koch- oder Heizeinrichtung verfügt. Durch den im Anhang 15 neu eingefügten Verweis auf die SN EN ISO 9094, 2018, Kleine Wasserfahrzeuge - Brandschutz[24] (nachfolgend SN EN ISO 9094), müssen neu Aussenbordmotoren von Sportbooten und Vergnügungsschiffen mit einer Leistung über 25 kW gegen Feuer geschützt werden. Absatz 5 soll daher regeln, dass auch bereits in Betrieb stehende Sportboote und Vergnügungsschiffe mit Aussenbordmotoren über 25 kW innert 5 Jahre ab Inkraftsetzung dieser Teilrevision mit einem Feuerlöscher gemäss der Norm SN EN ISO 9094 auszurüsten sind. Diese Norm enthält im Wesentlichen die Mindestinhalte für Feuerlöscher.

Gemäss der Norm SN EN ISO 9094 müssen Sportboote und Vergnügungsschiffe mit Innenbordmotoren durch eine festinstallierte Feuerlöschanlage geschützt werden. Eine Nachrüstung von festinstallierten Feuerlöschanlagen wird jedoch für Sportboote und Vergnügungsschiffe mit Innenbordmotoren, für die bisher keine solche Anlage vorgeschrieben war, nicht verlangt.

3. Erläuterungen zu den Anhängen

Anhang 2, Sichtzeichen der Schiffe

Das Bild 9b zeigt eine weitere Variante der zulässigen Sichtzeichen von Schiffen ohne Maschinenantrieb bei Nacht und unsichtigem Wetter gemäss den Vorgaben von Artikel 25 Absatz 3.

Anhang 10, Messung des Betriebsgeräusches an Schiffen mit Maschinenantrieb

In Anhang 10 sollen alle Absätze – innerhalb der vorhandenen Gliederung – eine eigenständige Nummerierung erhalten. So kann künftig besser auf die einzelnen Bestimmungen verwiesen werden.

Einzelne Bestimmungen, die im Rahmen der letzten Revision der BSV am 15. Februar 2016 in Kraft traten, sind in der Zwischenzeit durch ein Rundschreiben des BAV an die kantonalen Schifffahrtsämter "präzisiert" worden. Diese "Präzisierungen" sollen in den Anhang 10 übernommen werden. Dabei geht es namentlich um die Festlegung der Begriffe *"Vollgas"* und *"Motor-Nenndrehzahl"*. Ein Motor wird mit Vollgas betrieben, wenn er seine Motor-Nenndrehzahl erreicht. Motoren sind bei der Geräuschmessung

[24] Die entsprechende Norm kann eingesehen und bezogen werden bei der Schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV), Bürglistrasse 29, 8400 Winterthur, www.snv.ch.

grundsätzlich mit Vollgas zu betreiben, wobei eine Toleranz von ± 4% zu dieser Motor-Nenndrehzahl akzeptiert wird. (vgl. Ziffer 1.6).

Neu wird in Ziffer 1.6 erwähnt, dass die Motordrehzahl für die Durchführung der Messung am Gashebel eingestellt werden kann.

Die bisherige Ziffer 1.5 (Trimmung) wurde aus Gründen der Systematik in die Ziffer 1.4 verschoben.

Anhang 15

Im Anhang 15 Ziffer 3, 4 und 5 wird neu verlangt, dass Motoren und Motorenräume gemäss der Norm SN EN ISO 9094 gegen Feuer zu schützen sind. Bisher wurde in diesen Ziffern ein Feuerlöscher mit 2 kg Inhalt verlangt, sofern das Schiff über einen eingebauten Motor verfügt. Durch die Änderungen müssen neu auch Sportboote und Vergnügungsschiffe mit Aussenbordmotoren, deren Leistung grösser als 25 kW ist, gegen Feuer geschützt werden. Für Sportboote und Vergnügungsschiffe mit Innenbordmotoren wird, durch den Verweis auf die Norm, der Schutz des Motors bzw. des Motorraums durch eine festinstallierte Feuerlöschanlage obligatorisch.

Die bisherigen Bestimmungen über das Mitführen eines zusätzlichen Feuerlöschers auf Schiffen, die mit einer Gasanlage, einer Koch- oder Heizeinrichtung ausgestattet sind (in der BSV mit ** gekennzeichnet), gelten unverändert weiter. Statt des zusätzlichen Feuerlöschers kann, wie bis anhin, eine Löschdecke mitgeführt werden.

In Ziffer 6 soll vorgeschrieben werden, dass Güterschiffe und schwimmende Geräte mit Maschinenantrieb über eine geeignete Überbordleiter verfügen müssen, die am unbeladenen Schiff mindestens 1,00 m tief ins Wasser eintaucht. Diese Neuregelung erhöht die Sicherheit auf Güterschiffen und schwimmenden Geräten erheblich: eine Überbordleiter ermöglicht es, bei einer Mann-über-Bord-Situation bzw. bei einem Mann-über-Bord-Manöver, der ins Wasser gefallenen Person aus eigener Kraft wieder an Bord zu gelangen. Ohne entsprechende Überbordleiter ist es nahezu unmöglich, aus eigener Kraft die hohe Bordwand zu überwinden und an Bord zu steigen. Die Überbordleiter kommt auch Personen zu Gute, die an solchen Bergungsmanövern beteiligt sind.

In der französischen und italienischen Fassung der Ziffer 8 soll die Mindestausrüstung für so genannte kleine Fahrgastschiffe (max. Fahrgastzahl 12 Personen) an die deutsche Fassung angepasst werden.

Anhang 19

Im Prüfungsprogramm zum Erwerb der Ausweiskategorie Kategorie C (Güterschiffe mit Maschinenantrieb, Schubschiffe und Schlepper) soll unter den vorgeschriebenen Sicherheitsrollen die Ziffer „250 Kollision" eingefügt werden. Das entsprechende Wissen in Bezug auf diese Sicherheitsrolle wurde in der Vergangenheit – ohne dass dies im Prüfungsprogramm explizit vorgesehen war – bereits regelmässig geprüft, da diese Sicherheitsrolle zum Grundwissen eines Schiffsführers gehört.

4. Inkrafttreten

Die Änderungen sollen am 1. Januar 2020 in Kraft treten.