

BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Bearbeitet durch G. Kratzberg  
☎ 031 / 324 11 98 / Fax 031 / 333 18 52  
603-1 ds

3003 Bern, 27. November 1996

An die eidg. konzessionierten  
Schiffahrtsunternehmen



RS-KTU Nr. 3

## Zusammenkoppelung von Schiffen bei Extrafahrten

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Sommer dieses Jahres erhielten wir von einer Gruppe von Kapitänen eine Anfrage über die gesetzlichen Bestimmungen bezgl. des Zusammenkoppelns von Schiffen bei Extrafahrten. Diese Anfrage haben wir mit einer ausführlichen Erläuterung im Juli beantwortet. Anlässlich der letzten Werftcheftagung vom 12./13. November 1996 hatten wir die Gelegenheit dieses Thema mit den Werftchefs zu besprechen. Mit diesem Schreiben wollen wir Sie über unsere Stellungnahme informieren.

Wir gliedern dabei unsere Stellungnahme in zwei Teile, einen juristischen und einen technisch - nautischen Teil.

### Juristischer Teil

#### 1. Vorbemerkungen

Die Zusammenkoppelung von Schiffen ist im schweizerischen Schiffahrtsrecht nicht explizit geregelt. Sofern derartige Fahrten unter Einhaltung der massgebenden Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (SR 747.201; BSG) und der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (SR 747.201.1; BSV) durchgeführt werden, sind sie unseres Erachtens erlaubt.

Für die Einhaltung dieser Bestimmungen des BSG und der BSV ist der Schiffsführer verantwortlich. Ihm obliegt eine grosse Verantwortung. Wir werden im folgenden versuchen, diese Verantwortung des Schiffsführers und seine Sorgfaltspflicht näher zu umschreiben.

Für den Bodensee, den Untersee und den Rhein besteht jedoch, abweichend von obigem Text, in Art. 9.04 der Bodensee - Schifffahrts - Ordnung (SR 747.223.1, BSO) ein Verbot Fahrgastschiffe, auf denen sich Fahrgäste befinden, zu schleppen oder längsseits gekuppelt zu fahren. Ausgenommen bleiben Notfälle.

## 2. Die Verantwortung des Schiffsführers (Art. 10, 16 und 22 BSG und Art. 3 BSV)

Auf jedem einzelnen fahrenden Schiff muss sich ein Schiffsführer befinden (vgl. Art. 3 Abs. 1 BSV). Dieser Schiffsführer ist für die Einhaltung der Bestimmungen über die Betriebssicherheit (Art. 10 BSG), über die Schiffsführung (Art. 16 BSG) und über die Sorgfaltspflicht (Art. 22 BSG) verantwortlich.

Bei Personentransporten ist er überdies für Leben und Gesundheit der Reisenden verantwortlich. Er nimmt diesbezüglich eine Garantenstellung ein. Dies bedeutet, dass der Schiffsführer alles unternehmen muss, um Gefährdungen von Leben und Gesundheit der Reisenden zu vermeiden. Gleichzeitig hat er alle riskanten Manöver zu unterlassen, die zu einer Gefährdung der Reisenden führen können.

Die Verantwortung des Schiffsführers besteht allerdings nicht nur gegenüber den auf seinem Schiff mitreisenden Personen. Neben Leben und Gesundheit der Reisenden sind auch noch weitere Rechtsgüter geschützt (vgl. dazu die Aufzählung in Art. 22 BSG und Art. 5 BSV):

- Leben und Gesundheit von Dritten
- andere Schiffe
- Anlagen im Gewässer und an dessen Ufer
- Umwelt (Ufervegetation, Wasser)
- Schifffahrt
- Fischerei

Um diese Verantwortung wahrnehmen zu können, muss der Schiffsführer die Betriebssicherheit seines Schiffes regelmässig überprüfen. Schiffe dürfen nur verkehren, wenn sie betriebssicher sind und den Vorschriften entsprechen. Sie müssen ausserdem so gebaut, ausgerüstet und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und die Personen an Bord, die Schifffahrt und andere Benützer der Gewässer nicht gefährdet werden (Art. 10 BSG). Hat der verantwortliche Schiffsführer der zusammengestellten Schiffe die geringsten Zweifel an der Betriebssicherheit dieses zusammengestellten Gefährtes, so darf er die Fahrt nicht aufnehmen oder muss die bereits aufgenommene Fahrt abbrechen. Der Schiffsführer des manövrierenden Schiffes muss sich zu diesem Zweck immer mit dem Schiffsführer des angekoppelten Schiffes absprechen. Gemeinsam haben sie die Risiken der Zusammenkoppelung zu erwägen. Der Entscheid und die Hauptverantwortung liegt aber immer beim Schiffsführer des manövrierenden Schiffes.

Der Schiffsführer ist als die Person mit der tatsächlichen Befehlsgewalt auf dem Schiff ausserdem dafür verantwortlich, dass die Besatzung und die übrigen Personen an Bord seine Weisungen befolgen, die er im Interesse der Schifffahrt und der Ordnung an Bord erteilt (Art. 16 Abs. 4 BSG).

## 3. Die Sorgfaltspflicht des Schiffsführers (Art. 22 BSG und Art. 5 BSV)

Aufgrund dieser hohen Verantwortung des Schiffsführers muss an die Sorgfaltspflicht des Schiffsführers ein strenger Massstab gelegt werden. Der Schiffsführer hat alle Vorsichtsmassnahmen zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung in der Schiffsführung gebieten. Um dieser Sorgfaltspflicht zu genügen, muss sich der Schiffsführer immer vergewissern, ob das Befahren eines Gewässers mit

seinem Schiff gefahrlos möglich ist. Er muss die Fahrt insbesondere den örtlichen Gegebenheiten und der Art und Manövrierfähigkeit seines Schiffes anpassen.

Sobald der Schiffsführer die geringste Gefährdung eines der geschützten Rechtsgüter feststellt, muss er handeln. Bei ungewöhnlichen Manövern, wie dies die Fahrt zusammengekoppelter Schiffe zweifelsohne darstellt, erhöht sich die Sorgfaltspflicht des Schiffsführers über das übliche Mass hinaus.

### **Technisch - nautischer Teil**

Da aus rechtlicher Sicht kein Verbot von Fahrten mit zusammengekoppelten Schiffen besteht, ausgenommen auf dem Bodensee (vgl. Abschnitt Vorbemerkungen auf Seite 1), andererseits jedoch in den diversen in Frage kommenden Verordnungen keine konkreten Bedingungen über die einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen formuliert sind, stellen wir nachfolgend die wichtigsten zu beachtenden Sicherheitsvorkehrungen zusammen. Darüberhinaus sind die Besonderheiten der einzelnen Schiffe (Galerien, Nocks, Fender etc.) bei der Auswahl der zu koppelnden Schiffe zu berücksichtigen. Es ist zu beachten, daß diese Zusammenstellung einen empfehlenden Charakter hat, wieweil einzelne Punkte aufgrund der gebotenen Sorgfaltspflicht obligatorisch sind.

1. Zusammengekoppelte Schiffseinheiten sollen aus höchstens zwei Schiffen bestehen.
2. Auf den zusammengekoppelten Schiffen müssen zwei vollständige Schiffsbesatzungen (incl. Schiffsführer) vorhanden sein, damit auch in Notsituationen, in denen die Schiffe u.U. voneinander getrennt werden müssen, beide Schiffe wieder ans Ufer bzw. den Landungssteg zurück gefahren werden können.
3. Das Manövrieren im zusammengekoppelten Zustand darf nur von einem Schiff aus erfolgen, d.h., daß auf dem zweiten Schiff keine Ruder- oder sonstigen Steuermanöver (Bugruder, Heckruder etc.) durchgeführt werden dürfen. Der Schiffsführer des manövrierenden Schiffes ist für die Einheit, bestehend aus beiden Schiffen verantwortlich. Die Schiffsführer müssen hierüber vor Antritt der Fahrt eine klare Absprache treffen. Sie treffen weiterhin eine Absprache über das Vorgehen bei Notsituationen wie z.B. "Mann - über - Bord", Brand auf einem der Schiffe etc.
4. Werden zwei Schiffe zusammengekoppelt, deren Schiffe unterschiedliche Ausweiskategorien der Schiffsführer bedingen, so muß der Schiffsführer mit der höchsten Ausweiskategorie die Führung der zusammengekoppelten Einheit übernehmen.
5. Fahrten in zusammengekoppeltem Zustand dürfen nur bei ruhigen Witterungs- und Seeverhältnissen durchgeführt werden. Die Geschwindigkeit ist der jeweiligen Situation anzupassen. Sie sollte aber bei normaler Fahrt markant unter der erreichbaren Höchstgeschwindigkeit des gekoppelten Verbandes liegen.
6. Fahrten in zusammengekoppeltem Zustand dürfen nur auf Gewässern durchgeführt werden, die hierfür geeignet sind. In Flüssen oder Kanälen ist dieses nur dann möglich, wenn die Abmessungen der zusammengekoppelten Schiff in angemessenem Verhältnis zur Fahrwasserbreite liegen, so daß eine Begegnung mit anderen Schiffen an jeder Stelle gefahrlos möglich ist. Ein gefahrloses Stoppen der Einheit beider

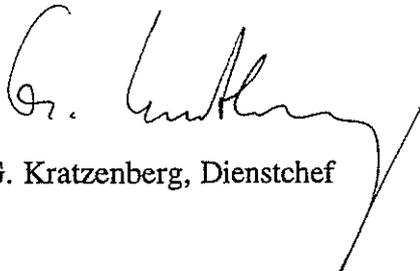
Schiffe muß durch das manövrierende Schiff jederzeit möglich sein. Daraus folgt, daß nur Schiffe für das Zusammenkoppeln eingesetzt werden dürfen, deren Maschinenleistung für den geplanten Einsatz ausreichend ist.

7. Es dürfen nur Schiffe zusammengekoppelt werden, die bei der zu erwartenden Beladung in etwa gleiche Höhen des Einstiegdecks über der Wasserlinie aufweisen um zu steile Übergänge von einem auf das andere Schiff zu verhindern. Damit soll ebenso das Aufsitzen eines Schiffes auf dem anderen verhindert werden.
8. Der Übergang von einem auf das andere Schiff ist mit einem Laufsteg herzustellen um die Verletzungsgefahr der überwechselnden Personen zu reduzieren.
9. Die Besatzung und mithin also der Schiffsführer ist dafür verantwortlich, daß die Passagiere gefahrlos von einem auf das andere Schiff überwechseln können. Dabei hat sie darauf zu achten, daß sich nicht zu viele Passagiere auf einem Schiff gleichzeitig aufhalten, d.h., daß die zulässige Passagierzahl auf dem jeweiligen Schiff nicht überschritten werden darf. Allenfalls hat die Besatzung den Wechsel von Passagieren zwischen den Schiffen einzuschränken oder zu unterbinden.
10. Eine übermäßige Personenkonzentration auf einer Schiffsseite ist zu verhindern um die Krängung der Schiffe klein zu halten. Damit soll insbesondere auch vermieden werden, daß die Schiffe auf der Seite, auf der sie miteinander verbunden sind, aufeinander "aufsitzen" können.
11. Selbstverständlich sind die Schiffe sicher miteinander zu vertäuen. Erforderlichenfalls sind geeignete Maßnahmen zur Pufferung zwischen beiden Schiffen zu treffen (z.B. Reibhölzer o.ä.).
12. Bei Nachtfahrten sind die inneren seitlichen Positionsleuchten der beiden Schiffe abzudecken oder abzuschalten. Ansonsten führen beide Schiffe die normalerweise vorgeschriebene Beleuchtung.

Wir hoffen, mit diesen Ausführungen einen Beitrag zur Klärung der offenen Fragen in diesem Zusammenhang zu leisten und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
Schiffahrtsdienst

  
G. Kratzenberg, Dienstchef

Kopie z. K. an:

- hub (ro), ahj, ghj, hup, ds / aa