



## Was ist ES-TRIN?

Für die Schiffsuntersuchungskommissionen werden ab dem 7. Oktober 2018 neben der RheinSchUO die Bestimmungen des ES-TRIN massgebend (s. Bild rechts).

Auf ihrer Plenartagung im Dezember 2017 hat die ZKR drei Beschlüsse angenommen, die eine Anpassung ihrer rheinischen Verordnungen zur Berücksichtigung des ES-TRIN 2017 ermöglichen. Die RheinSchUO verweist für die technischen Vorschriften auf den ES-TRIN. Demzufolge können diese in der RheinSchUO gestrichen werden. Diese Änderungen treten gleichzeitig mit dem Standard am 7. Oktober 2018 in Kraft und werden alle zwei Jahre aktualisiert.

## Schweiz als ZKR-Mitglied und nicht EU Staat

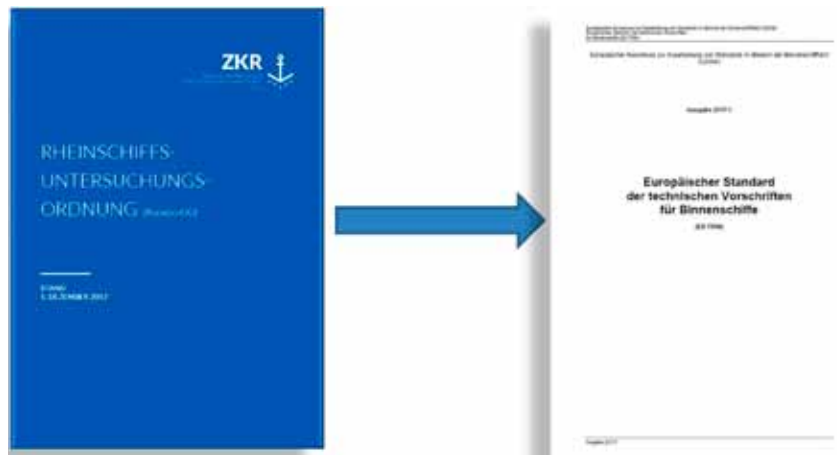
Die Schweiz als einziger ZKR-Mitgliedstaat der kein EU-Mitglied ist, steht nun vor der Herausforderung, nicht zwischen „Stuhl und Bank“ zu fallen. Deshalb ist die Beibehaltung von Rheinregularien existenziell für die Schweiz, aber auch für die ZKR. Die Schweiz unterstützt die Harmonisierung der Regularien innerhalb der europäischen Binnenschifffahrt. In diesem Kontext muss man sich bewusst sein, dass die „Musik“ nach wie vor auf dem Rheinkorridor spielt. Ca. zwei Drittel des Gesamttransports in der Binnenschifffahrt werden auf dem Rheinkorridor transportiert.

Das restliche Drittel auf den anderen Binnenwasserstrassen in Europa. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass die Schweiz an den Sitzungen innerhalb der verschiedenen Arbeitsgruppen den hohen Sicherheitsstandard des Rheins mitverteidigt.

## Ist das Schiffsattest auf dem Rhein ein Auslaufmodell?

In Zukunft kann es zu Ungereimtheiten kommen. Gemäss der RheinSchUO kann jede SUK eines Mitgliedstaates ein (Rhein)-Schiffsattest erteilen, unabhängig davon, wo das Schiff gebaut wurde oder welcher Flagge als Rheinanlieger es angehört. Ebenso kann jede SUK

## Das Regelwerk RheinSchUO für den Geltungsbereich Rhein verweist auf den technischen Standard ES-TRIN



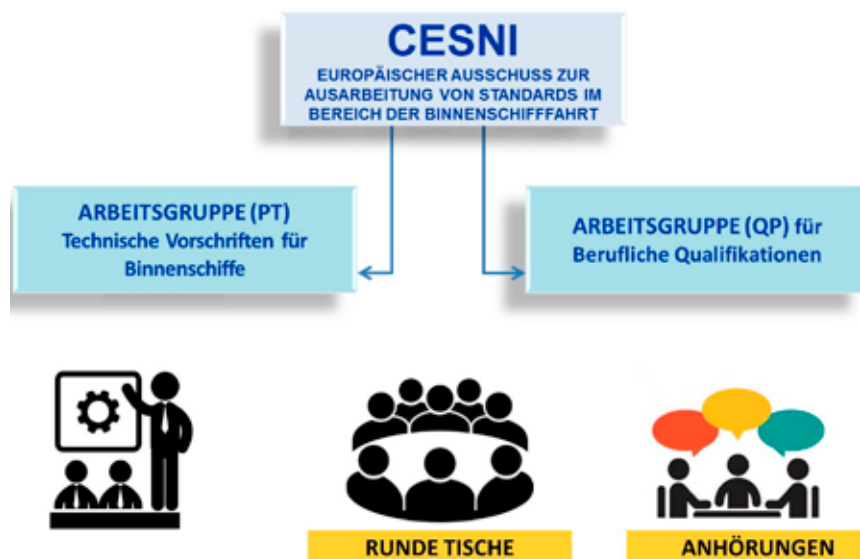
Vermerke im Schiffsattest ändern, erneuern oder eintragen. Hingegen kann ein Staat, der EU-Mitglied, aber kein ZKR-Mitglied ist, kein Schiffsattest erteilen (z.B. Österreich).

Umgekehrt darf die Schweiz die o.g. Handlungen in den Gemeinschaftszeugnissen und Unionszeugnissen gemäss der EU Richtlinie nicht ausführen. Dieser Umstand verschärft sich, weil es Schiffsuntersuchungskommissionen gibt, die es bevorzugen, nur Gemeinschaftszeugnisse oder Unionszeugnisse auszustellen. Dies auch im Unwissen der Antragssteller, dass eine Erteilung des Schiffsattestes, des Gemeinschaftszeugnisses und des Unionszeugnisses gemäss der jeweiligen Rechtsgrundlage zu erfolgen hat (RheinSchUO und Richtlinie (EU)2016/1629). D.h. der Schiffseigner kann die Untersuchung sei-

nes Schiffes bei einer SUK seiner Wahl beantragen. Er kann wählen, ob er ein Schiffsattest (in einem Mitgliedstaat der ZKR) oder ein Gemeinschaftszeugnis (in einem Mitgliedstaat der EU) beantragt. Es sei daran erinnert, dass das Schiffsattest auf dem Rhein und allen Wasserstrassen der EU anerkannt ist (hier wirkt sich die gegenseitige Anerkennung der Zeugnisse für die Schweiz als vorteilhaft aus).

Möchte der Schiffseigner die Dienste der SUK Basel in Anspruch nehmen, muss er für sein Schiff zwingend ein Schiffsattest beantragen. Zum Beispiel kann für ein Schiff ein erstes Schiffsattest in Deutschland erworben und die Erneuerung dieses Schiffsattests anschliessend in der Schweiz beantragt werden.

Eine pragmatische Lösung besteht somit darin, dass das schweize-



Eine schematische Darstellung, wie CESNI funktioniert.

rische Gewerbe nach wie vor auf das Schiffsattest zurückgreift.

### Rolle der SUK Basel bei einem Havariefall

Während einer Havarie ist in erster Linie für die Sicherung des Schiffes der Einsatzleiter gemäss der Einsatzplanung Rhein zuständig. Für die Bergung ist der Schiffseigner mit den zuständigen Behörden besorgt, alle Massnahmen für das Freimachen des Fahrwassers zu treffen. Für die Abwicklung der Havariefolgen ist in Basel die Verkehrspolizei BS in Zusammenarbeit mit der Staatsanwaltschaft zuständig. Wird schiffsbauliches Sachwissen benötigt (z.B. Beurteilung, ob ein mittschiffs auf einer Untiefe aufliegendes Schiff zu brechen droht etc.), so müssen externe Schifffahrts- Sachverständige (ausserhalb der SUK Basel) zur Beratung hinzugezogen werden. Die SUK wird, auf Antrag des Schiffseigners, erst dann benötigt, wenn für ein Verbringen des Schiffes (weg vom Unfallort nach Ausstellung eines vorläufigen Attests) über eine vorläufige Fahrerlaubnis für das havarierte Fahrzeug entschieden werden muss.

Da es in Basel keine Werft gibt, wird der grösste Teil der Untersuchungen in den Ländern mit Werftanlagen oder grösseren Reparaturstätten durchgeführt. Die lokale gewerbliche Schifffahrt, die der Untersuchungsordnung untersteht, kann nach Anlage A der Rheinschiffsuntersuchungsordnung gemäss § 2.02 einen schriftlichen Antrag

auf Untersuchung (Sonderuntersuchung, Nachuntersuchung, Freiwillige Untersuchung) beantragen.

### Was ist eine Untersuchung von Amts wegen?

Kommt eine für die Sicherheit in der Rheinschifffahrt zuständige Behörde zu der Ansicht, dass ein Fahrzeug eine Gefahr für die an Bord befindlichen Personen oder für die Schifffahrt darstellt, kann sie die Untersuchung des Fahrzeuges durch eine SUK anordnen.

Der Eigner des Fahrzeuges trägt nur dann die Kosten der Untersuchung, wenn die SUK die Ansicht der o.g. Behörde als begründet anerkennt.

### Keine SUK-Untersuchung für Fahrten mit Überlängen

Für die Fahrt mit einem GMS bis zu 125 Meter Länge durch das Stadtgebiet benötigt man keine Untersuchung der SUK. Für eine Fahrt mit Überlänge (> 125 Meter) müssen hingegen Probefahrten durch die Rheinstrombehörde (SRH) durchgeführt werden. Der Antrag für diese Probefahrt ist unter [www.port-of-switzerland.ch](http://www.port-of-switzerland.ch) unter Register „Fahrten mit > 125 Meter“ downloadbar.

### Wie ist die SUK Basel organisiert?

Auf Grundlage der Rheinschiffsuntersuchungsordnung setzen die Mitgliedstaaten der ZKR Schiffsuntersuchungskommissionen ein. Die Mitglieder dieser Kommission wer-

## Die Fachkommission SUK Basel

Präsident: Roland Blessinger, SRH  
Stv. Präsident: Andreas Egger, SRH

Interne Sachverständige:  
Mirko Vecko, SRH  
Gerrit Kikkert, SRH

Externe Sachverständige:  
Hans-Josef Braun, Dipl.-Ing., SUK D-Mannheim

Thorsten Lenz, Dipl.-Ing., Havarieexperte, D-Ludwigshafen

David Müller, Dipl.-Ing., Shiptec Luzern

Udo Rehm, Dipl.-Ing., Shiptec Luzern

Kontaktdaten:

Schweizerische Rheinhäfen  
Schiffsuntersuchungskommission  
Basel

Hochbergerstrasse 160  
4019 Basel

Monika Haerri

Stv. Susanne Lechleiter

[suk@portof.ch](mailto:suk@portof.ch)

Telefon +41 61 639 95 71

den von den Behörden des Staates, in dem sie errichtet sind, berufen. Grundlage zum Errichten einer Fachkommission für Schiffsuntersuchungen bildet der Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschifffahrtswegdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit (Staatsvertrag).

Die Mitglieder der Fachkommission SUK Basel (s. Kasten oben) werden durch den Verwaltungsrat für eine Amtsperiode von 4 Jahre gewählt.



Wenn nach einer Havarie ein Schiff zu einer Werft geschleppt werden muss, kommt die SUK zum Zug. Sie entscheidet über eine provisorische Fahrerlaubnis. (Bild links die „Corona“ an der Mittleren Brücke 1984 und rechts das TMS „Roma“ 2011).