

Schiffsuntersuchungskommission:

Neue Herausforderungen für ZKR-Mitglied und EU-Drittstaat Schweiz

Jeder, der ein immatrikuliertes Fahrzeug besitzt, kennt den Prozess der periodischen Vorführung des Fahrzeuges bei der Motorfahrzeugkontrolle. Innerhalb der Binnenschifffahrt, insbesondere auf dem Rhein, sind die Schiffsuntersuchungskommissionen (SUK) für die periodischen Kontrollen und Erstuntersuchungen zuständig. In der Schweiz sind die Schweizerischen Rheinhäfen für diese Aufgabe bestimmt worden. Der folgende Beitrag soll den Interessierten einen Einblick in die Aufgaben sowie zukünftigen Herausforderungen als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und EU-Drittstaat geben.



von Roland Blessinger, Präsident Fachkommission SUK Basel

In allen Rheinanliegerstaaten und Belgien gibt es Schiffsuntersuchungskommissionen (SUK). Ihre Aufgabenstellung und Funktion beruhen auf Grundsätzen, die 1815 in der Schlussakte des Wiener Kongresses konzipiert und 1868 in der revidierten Rheinschifffahrtsakte (Mannheimer Akte) festgelegt wurden. Für die SUK wichtige Grundsätze sind u.a.

- gleiche Behandlung der Schiffer und Flotten

 einheitliche Vorschriften über Schiffssicherheit und Schiffsverkehr

Vorschriften über Schiffssicherheit hat die ZKR bereits 1854 mit der Ordnung über die Untersuchung von eisernen Schiffen und 1879 mit einer ersten Verordnung über Beförderung bestimmter gefährlicher Stoffe auf dem Rhein erlassen. 1904 wurde dann die erste Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Regelwerk der technischen Vorschriften) herausgegeben. Diese Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) ist bis heute in weiterentwickelter Form die Grundlage für die Tätigkeiten der Schiffsuntersuchungskommissionen.

Stand der Zusammenarbeit zwischen der ZKR und EU

Unter der niederländischen Präsidentschaft der ZKR 2015 wurde



Im CESNI (Comité européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure) spielt heute sozusagen die Musik hinsichtlich Erarbeitung der Standards in den Bereichen der technischen Anforderungen an Binnenschiffe, der Anforderungen an Besatzungen sowie der Berufsbefähigungen. Die Schweiz ist direkt als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR, franz. CCNR) dabei. intensiv an einer gemeinsamen Zusammenarbeitsform ZKR/EU gearheitet

CESNI entsteht als Resultat dieser Kooperation

Schliesslich wurde im Juni 2015 durch Plenarbeschluss der ZKR der gemeinsame CESNI-Ausschuss (französischen Akronym: Comité européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure) zur Erarbeitung der Standards in den Bereichen der technischen Anforderungen an Binnenschiffe, der Anforderungen an Besatzungen sowie der Berufsbefähigungen eingerichtet.

In diesem Ausschuss sind sowohl die Mitgliedstaaten der ZKR als auch die Mitgliedstaaten mit internationaler Binnenschifffahrt der EU vertreten. Ausserdem sind verschiedene nichtstaatliche Verbände im CESNI vertreten um eine breit abgestützte Akzeptanz für die von CESNI erarbeiteten Standards zu sichern. Im Herbst 2015 nahm der CESNI-Ausschuss seine Arbeit auf und es konnte der erste technische Standard angenommen werden.

Schweiz setzte sich für Schaffung von CESNI ein

Die schweizerische Delegation hatte sich für die Schaffung dieses neuen Gefässes ausgesprochen und ist bestrebt, CESNI nach Massgabe der Regeln der ZKR zu unterstützen. Sowohl die Europäische Kommission (EK) als auch die ZKR haben hohe Erwartungen an die Entwicklung der gewählten Kooperationsform im Rahmen von CESNI. Es gilt, in den kommenden Jahren Vertrauen zu schaffen sowie Strukturen zu konsolidieren und allenfalls zu ändern. Die eingeleitete Dynamik könnte dazu genutzt werden, eine weitere Intensivierung der Kooperation zwischen der ZKR und der EK in Erwägung zu ziehen.

Zum Beispiel ist neben den bereits bestehenden Arbeitsgruppen CES-NI/PT (Technische Standards), CES-NI/QP (Berufsqualifikationen) eine dritte Arbeitsgruppe als CESNI/TI (Informationsdienste) in Planung.



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 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 Unionzeugnisses gemäss der jeweiligen Rechtsgrundlage zu erfolgen hat (RheinSchUO und Richtlinie (EU)2016/1629). D.h. der Schiffseigner kann die Untersuchung seines 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-



RUNDE TISCHE

Eine schematische Darstellung, wie CESNI funktioniert.

ANHÖRUNGEN



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 Fahrterlaubnis 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 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 Lu-

Udo Rehm, Dipl.-Ing., Shiptec Luzern

Kontaktdaten:

Schweizerische Rheinhäfen Schiffsuntersuchungskommission Basel Hochbergerstrasse 160 4019 Basel

Monika Haerri Stv. Susanne Lechleiter 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 Rheinschifffahrtsdirektion 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).