

11 994

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt

(Vom 1. Mai 1974)

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt.

1 Übersicht

Nach Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung ist die Gesetzgebung über die Schifffahrt Sache des Bundes. Die Bestimmung wurde in der Volksabstimmung vom 4. Mai 1919 beschlossen. Der Bund ist zuständig für die Hochseeschifffahrt, die Schifffahrt auf dem internationalen Rhein und den Grenzgewässern und die Schifffahrt auf den Seen und Flüssen im Landesinnern.

Auf Grund einer Ermächtigung in Artikel 66 des Bundesgesetzes vom 28. September 1923 über das Schiffsregister ordnete der Bund vorerst die internationale Rheinschifffahrt. Am 9. April 1941 regelte der Bundesrat die Hochseeschifffahrt und stützte sich dabei auf den Bundesbeschluss vom 30. August 1939 über Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität. Die definitive Ordnung erhielt die Hochseeschifffahrt dann durch das Bundesgesetz vom 23. September 1953 über die Schifffahrt unter der Schweizer Flagge. Nach dessen siebentem Titel gelten die Hochseeschifffahrtsvorschriften teilweise auch für die internationale Rheinschifffahrt und andere schiffbare Gewässer, die die Schweiz mit dem Meer verbinden.

Die Regelung der Schifffahrt auf den inländischen Gewässern blieb den Kantonen vorbehalten, ausgenommen die konzessionierte Schifffahrt. Diese ist auf Grund des Postregals durch verschiedene Verordnungen des Bundesrates, zuletzt am 9. August 1972, geregelt worden, wobei es sich um Vorschriften für einen sicheren Betrieb handelt. Heute ordnen den Schiffsverkehr immer noch verschiedene kantonale und interkantonale Reglemente.

Das Binnenschiffahrtsgesetz schliesst eine Lücke, indem nun auch die Schiffahrt auf den inländischen Gewässern einer eidgenössischen Regelung unterstellt wird. Damit sind alle drei Sparten der Schiffahrt erfasst, die Hochseeschiffahrt, die Schiffahrt auf dem internationalen Rhein und die Schiffahrt im Landesinnern.

Das Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt ist ein Rahmengesetz. Es enthält die grundsätzlichen Bestimmungen, wogegen Detailvorschriften vom Bundesrat erlassen werden sollen. Auf diese Weise können künftig die technischen Vorschriften leichter der Entwicklung im Schiffsbau folgen.

2 Allgemeiner Teil

21 Ausgangslage

Von der schiffbaren Wasserfläche unseres Landes sind zwei Fünftel Grenzgewässer, die internationalen Vereinbarungen unterstehen, und drei Fünftel Binnengewässer, auf denen nationales Recht gilt.

Für die *Grenzwässer* bestehen folgende Übereinkommen:

Partner	Abschluss	Geltungsbereich
Bodenseestaaten	22. September 1867 1. Juni 1973 ¹⁾	Bodensee
Schweiz/Grossherzogtum Baden	28. September 1867	Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen
Schweiz/Bundesrepublik Deutschland	1. Juni 1973 ¹⁾	
Schweiz/Grossherzogtum Baden	10. Mai 1879	Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basel
Rheinuferstaaten	17. Oktober 1868 20. November 1963	Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer-Akte)
Schweiz/Frankreich	10. September 1902	Genfersee
Schweiz/Italien	22. Oktober 1923	Langensee, Luganersee
Schweiz/Österreich	1. Juni 1973 ¹⁾	Alter Rhein

¹⁾ Ratifikationsverfahren hängig

Alle diese Staatsverträge sehen eine einheitliche Schiffahrtsordnung vor. Die Uferstaaten sind verpflichtet, ihre Schiffahrtsordnungen anzupassen. Diese internationalen Schiffahrtsreglemente und Schiffahrtsordnungen gehen dem Landesrecht vor.

Für alle Wasserstrassen gilt sodann das Übereinkommen vom 27. November 1925 über die Eichung der Binnenschiffe, wobei jedoch die Schweiz von der Mög-

lichkeit Gebrauch gemacht hat, die Eichvorschriften für die rein interne Schifffahrt nicht anzuwenden. Auch das Übereinkommen vom 21. Juni 1929 über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken gilt auf allen Wasserwegen in der Schweiz.

Mit Beschluss vom 24. Juni 1971 hat die Bundesversammlung das Übereinkommen vom 25. Januar 1965 über die Eintragung von Binnenschiffen, samt einem Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen, das Übereinkommen vom 15. Februar 1966 über die Eichung von Binnenschiffen und das Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen genehmigt. Die Schweiz hat die zwei erstgenannten Übereinkommen noch nicht ratifiziert. Sie ist dagegen dem letztgenannten Übereinkommen mit Wirkung ab 25. Juli 1972 beigetreten. Diese Regelung ist auch auf den Gewässern im Landesinnern anwendbar.

In den letzten Jahren hat die Sport- und Vergnügungsschifffahrt einen grossen Aufschwung genommen. Es soll in der Schweiz über 70 000 Motor-, Segel- und Ruderboote geben, und es werden jährlich mehr. Dazu kommen die sogenannten Wanderboote, die von einem Gewässer zum andern ziehen und auch von ausländischen Touristen mitgebracht werden. Für diese Schifffahrt gilt kantonales Recht, abgesehen von den internationalen Vereinbarungen und der auch auf sie anwendbaren Verordnung des Bundes über die Schifffahrt konzessionierter Unternehmen. Wohl haben sich die Uferkantone der wichtigsten Seen zu Konkordaten zusammengeschlossen, um wenigstens auf den gemeinsamen Gewässern eine einheitliche Ordnung zu schaffen. Aber im ganzen bestehen immer noch Unterschiede. Für gewisse Materien fehlt den Kantonen auch die Gesetzgebungskompetenz.

Auf internationaler Ebene will man die Schifffahrtspolizeiordnungen auf allen europäischen Wasserstrassen vereinheitlichen. Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Genf erarbeitete im Jahre 1962 eine Europäische Binnenschifffahrtsstrassen-Ordnung (Code Européen des voies de navigation intérieure/CEVNI) und empfahl den Staaten, sie einzuführen. Bereits ist die internationale Rheinschifffahrtspolizeiverordnung diesen Standardregeln angepasst worden. Es wäre unverständlich, wenn sich die Schweiz der internationalen Rechtsvereinheitlichung entzöge, ja sogar die rechtlichen Unterschiede zwischen den Kantonen bestehen liesse. Unter der Leitung des Eidgenössischen Amtes für Verkehr haben Schifffahrtsexperten der Kantone im Laufe der letzten Jahre auf der Basis des CEVNI-Projektes einheitliche schifffahrtspolizeiliche Regeln ausgearbeitet, doch können diese Normen mangels gesetzlicher Grundlagen nicht für die ganze Schweiz eingeführt werden.

Als das Schiffsregistergesetz geändert wurde, ist vorgeschlagen worden, mit einem Kompetenzartikel den Bundesrat zu ermächtigen, alle zum Betrieb der Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern erforderlichen öffentlichrechtlichen Vorschriften zu erlassen, namentlich über Bau, Ausrüstung, Bemannung und Zulassung der Schiffe, Befähigung der Schiffsführer, Haftpflichtversicherung, Fahrregeln, Signale an Bord und an Land, Gewässerschutz und Lärmbekämpfung.

fung. Im Vernehmlassungsverfahren haben ausser zwei alle Kantone eine solche Kompetenz abgelehnt. Gleichzeitig aber haben ausser zwei alle Kantone ausgeführt, der Weg über ein allgemeines Konkordat könne kaum zum Ziel führen. Die Kantone befürworteten vielmehr das einheitliche Recht, ein Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt.

22 Parlamentarische Vorstösse

Auch parlamentarische Vorstösse fordern eine gesamtschweizerische Ordnung. Zu seiner Motion vom 15. Dezember 1964 erklärte Ständerat Bächtold, die wachsende Zahl von Motorbooten trage zur Gewässerverschmutzung bei und gefährde Sicherheit und Ruhe der Erholungssuchenden, weshalb der Bundesrat den eidgenössischen Räten eine Gesetzesvorlage unterbreiten müsse, die diese Materie gesamtschweizerisch ordne. Das Postulat Martin vom 20. März 1969 weist auf die Gefahr der Gewässerverschmutzung durch die Vergnügungs-, Fischerei-, Touristen- und Handelsschifffahrt hin und lädt den Bundesrat ein, die Kantone für ein interkantoniales Reglement mit einheitlichen Vorschriften für die Schifffahrt zu gewinnen und für neuzeitliche Bestimmungen über den Gewässerschutz zu sorgen. Die Motion Schaller vom 10. März 1971 verlangt vom Bundesrat den Entwurf eines Bundesgesetzes über die öffentlichrechtlichen Verhältnisse und die Förderung der schweizerischen Rheinschifffahrt. Eine Motion Wenger vom 3. Juni 1969 rügt die Verschiedenheit der Rechtsordnungen und beantragt ein Gesetz über die schweizerische Binnenschifffahrt mit besonderer Berücksichtigung der Kleinschifffahrt. Es soll die Materie ähnlich der Strassengesetzgebung ordnen und besonders die Lärmbekämpfung und den Gewässerschutz pflegen. Eine Motion Weber-Schwyz vom 28. Februar 1972 erachtet die einheitliche Regelung der Schifffahrt als dringlich. Um die Erholungsräume unserer Seen und Ufer zu erhalten, wird der Bundesrat ersucht, dem Parlament eine Vorlage einzureichen, die die Zahl der Motorboote begrenzt und die Kantone zu einer umfassenden Seeplanung veranlasst.

Der Bundesrat hat diese Vorstösse als berechtigt anerkannt und zugesichert, in naher Zukunft einen Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vorzulegen.

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat im Jahre 1971 eine interdepartementale Arbeitsgruppe geschaffen und Dr. W. Müller (Basel) beauftragt, ein Binnenschifffahrtsgesetz zu entwerfen. Der Entwurf wurde in der Arbeitsgruppe erörtert, in einem Vernehmlassungsverfahren geprüft und anschliessend bereinigt.

23 Erläuterung der Vorlage

Der Gesetzesentwurf beruht auf folgenden Grundideen: Das Binnenschifffahrtsgesetz soll als Rahmengesetz die Kompetenzen für einheitliche Ausführungsbestimmungen schaffen, unabhängig von den verschiedenen Rechtsgrundla-

gen (internationale Vereinbarungen, Postregal, Schiffsregistergesetz), und soll für die konzessionierte Personenschiffahrt, die Gütergrossschiffahrt (insbesondere auf dem Rhein) und die Sport- und Vergnügungsschiffahrt gelten. Ausgenommen bleiben Regeln für Besonderheiten einzelner Arten der Binnenschiffahrt, die nicht zu vereinheitlichen sind.

Dementsprechend ordnet das Gesetz nur, was auf die Gesetzesstufe gehört. Alle nautischen, technischen und betrieblichen Vorschriften, die der Entwicklung unterliegen, sind in Ausführungsverordnungen zu erlassen. Über den Bau und die Ausrüstung, die Führung und Besatzung der Schiffe enthält das Gesetz nur Grundsätze. Was im Gesetz und was in der Verordnung zu stehen hat, kann jederzeit überprüft werden, ohne dass die Systematik des Gesetzes gestört wird. Die einzelnen Abschnitte lassen sich erweitern oder einschränken. Nach hergebrachter Übung ist der Vollzug den Kantonen überlassen, soweit es nicht um bundeseigene oder konzessionierte Schiffe geht. Für alle Arten der Schiffahrt sollen einheitliche Strafnormen gelten. Die örtliche kantonale Zuständigkeit ist abgegrenzt, wobei die von den Kantonen erteilten Ausweise und Bewilligungen in der ganzen Schweiz gültig sein sollen. Das Gesetz ist auf die Strassenverkehrsgesetzgebung soweit abgestimmt, als es die besonderen Verhältnisse der Schiffahrt zulassen. Eine besondere Rolle spielt in der Binnenschiffahrt der Vorrang des internationalen Rechts, was gebührend zu berücksichtigen war.

Es hat sich die Frage gestellt, ob auch zivilrechtliche, im besonderen haftpflichtrechtliche, Vorschriften aufgenommen werden sollten oder ob zur Zeit nur die öffentlichrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt zu ordnen seien. Unbestreitbar gehören zu einem umfassenden Binnenschiffahrtsrecht auch Bestimmungen über die Haftung des Schiffseigentümers, des Reeders und des Schiffsführers, über die Rechte und Pflichten der Schiffsbesatzung, ihren Dienstvertrag (Heuervertrag) und ihre soziale Sicherheit, ferner über die Schiffsmiete, den Chartervertrag, den Beförderungsvertrag und die Beförderungsdokumente (Konnossemente und Frachtbrief), über den Schiffszusammenstoss, über die Hilfeleistung und Bergung und unter Umständen auch über die Havarie-Grosse. Soweit keine besonderen Erlasse bestehen, gehören schliesslich auch Regeln über die Registrierung und die dinglichen Rechte an Binnenschiffen dazu. Indessen ist zu prüfen, ob ein derart umfassendes Statut wirklich dringlich und auch notwendig ist oder ob nicht das allgemeine Zivilrecht genügt, ganz abgesehen davon, dass solche zivilrechtliche Normen kaum kurzfristig erarbeitet werden könnten.

Die Grossgüterschiffahrt auf dem Rhein muss bestimmt umfassend geregelt werden. Das ist aber bereits geschehen mit dem Bundesgesetz vom 23. September 1953 über die Seeschiffahrt unter der Schweizer-Flagge, das auf die Binnenschiffahrt anwendbar ist, soweit es die Artikel 125 bis 127 vorsehen.

Für die konzessionierte Schiffahrt ist das Eisenbahngesetz massgebend, das für bestimmte Fragen Schiffahrtsunternehmen und Eisenbahnunternehmen gleichstellt.

Für die Sport- und Vergnügungsschiffahrt genügt das Zivilrecht, abgesehen von Haftpflicht und Versicherung.

Die obligationenrechtliche Haftung des Schiffseigentümers und des Schiffsführers ist jüngst durch die internationale Ordnung abgeändert worden, nachdem die Schweiz dem Übereinkommen von 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen beigetreten war. Dieses Übereinkommen ist am 25. Juli 1972 in Kraft getreten (AS 1972 883) und gilt auf schweizerischen Binnengewässern für schweizerische und ausländische Schiffe. Es beruht auf der Verschuldenshaftung. Das wichtigste Schadenereignis in der Schifffahrt ist der Schiffszusammenstoss. Nach der Statistik der Versicherer der inner-schweizerischen Schiffe sind 90 Prozent aller Schadenfälle Schiffszusammenstösse oder Kollisionen mit Anlagen des Schiffsverkehrs. Nun besteht hier keine Lücke mehr und es ist Rechtseinheit entstanden. Es dürfte sehr fraglich sein, ob sich eine allgemeine Kausalhaftung, die gelegentlich vorgeschlagen wird, für die wenigen übrigen Schadenfälle rechtfertigte. Für Ereignisse, die keine Schiffszusammenstösse im Sinne des Übereinkommens sind, genügt das Obligationenrecht. Die konzessionierte Schifffahrt untersteht neben dem Übereinkommen ohnehin dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz. Das Gewässerschutzgesetz enthält eine besondere Haftpflichtnorm für innerschweizerische, schiffbare Gewässer. Somit drängt sich keine neue, besondere Haftpflichtordnung für die Binnenschifffahrt auf. Die vertragliche Haftung beim Betrieb eines Schiffes können die Parteien selbst ordnen. Die regelmässige gewerbsmässige Beförderung von Personen und Gütern regeln das Eisenbahntransportrecht und das Eisenbahnhaftpflichtrecht.

In der Rheinschifffahrt gilt für die Personenbeförderung nach Seeschiffahrtsgesetz das Übereinkommen von 1961 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Beförderung von Passagieren zur See. Auf internationaler Ebene werden zudem Übereinkommen über den Personen- und Gepäckbeförderungsvertrag und die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt vorbereitet. Ob ihnen die Schweiz beitreten soll, ist noch offen. Auf den Gütertransport werden die seerechtlichen Normen des Seeschiffahrtsgesetzes angewendet.

Für die innerschweizerische Güterbeförderung mit nicht konzessionierten Schiffen dürfte das Frachtvertragsrecht des Obligationenrechts genügen. Besondere Bestimmungen über die Hilfeleistung, Bergung und die Havarie-Grosse sind unnötig.

Was die soziale Sicherheit betrifft, dürften das Arbeitsgesetz, der Arbeitsvertrag nach Obligationenrecht und die obligatorische Unfallversicherung genügen.

Für Schiffe über 15 Tonnen regelt das Schiffsregistergesetz Registrierung und dingliche Rechte.

Das allgemeine Zivilrecht genügt deshalb zur Zeit für die Binnenschifffahrt vollauf. Soweit erforderlich, enthalten Spezialerlasse (Seeschiffahrtsgesetz, Eisenbahnhaftpflicht- und Transportrecht) Sonderregeln. Auch der französische «Code des voies navigables et de la navigation intérieure» von 1956, obwohl eine umfassende Kodifikation, enthält keine zivilrechtlichen Haftpflichtbestimmungen.

Es ist umstritten, ob kantonale Schifffahrtsvorschriften rechtsgültig eine obligatorische Haftpflichtversicherung vorschreiben können, weshalb die Versicherungspflicht in einem besonderen Abschnitt des Gesetzes verankert werden soll.

24 Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Der Vorentwurf ist den Kantonen und den beteiligten Abteilungen des Bundes zur Vernehmlassung unterbreitet worden. Im Grundsatz wird das Gesetz begrüsst. Viele Kantone wollten ihre Gewässerhoheit besser zum Ausdruck kommen lassen. Es wurde auch beantragt, Vorschriften über kantonale Steuern und Gebühren aufzunehmen um klarzulegen, dass der Erlass des Gesetzes sie nicht berührt. Ein Kanton möchte die Befugnisse der Polizei wie im Strassenverkehrsgesetz geordnet haben.

Mehrere Anträge betrafen die Straffälle. Vorgeschlagen wurden Sonderbestimmungen über die Entwendung eines Schiffes, das Führen in übermüdetem oder angetrunkenem Zustand, die Pflicht, Unfälle zu melden, die Führerflucht, die Beeinträchtigung der Betriebssicherheit eines Schiffes und die Möglichkeit, in leichteren Fällen von einer Strafe abzusehen.

Verschiedene Postulate der Kantone werden in den Ausführungsbestimmungen zu verwirklichen sein. Es betrifft unter anderem eine präzise Fassung der kantonalen Pflichten bei der Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit der Gewässer und Vorschläge für Bau und Betrieb.

Die Zuständigkeiten der eidgenössischen und kantonalen Behörden und die Abgrenzung der Zuständigkeit der Kantone nach Standort des Schiffes und nach dem Wohnort des Schiffsführers wurden im allgemeinen gebilligt. Einige Kantone beanstandeten, dass in gewissen Fällen der Standortkanton des Schiffes Führerausweise erteilen und entziehen könne.

Die im Vernehmlassungsverfahren eingereichten Anträge sind von einer interdepartementalen Arbeitsgruppe geprüft und, soweit möglich, berücksichtigt worden. Anregungen für die Vollzugsbestimmungen wurden zurückgestellt und werden dannzumal näher geprüft. Der Entwurf dieser Vorschriften wird ein neues Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen und Schifffahrtsinteressenten auslösen.

3 Spezieller Teil:

Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen des Entwurfs

31 Erster Teil: Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich (Art. 1)

Die internationalen Regelungen beziehen sich namentlich auf den internationalen Rhein (Mannheimer Akte) und die Grenzgewässer (Bodensee, Genfersee, Langen- und Luganersee) und gehen dem Landesrecht vor.

Ausübung der Schifffahrt (Art. 2, 3 und 4)

Wie im Strassenverkehrsgesetz müssen auch hier die Befugnisse des Bundes und der Kantone abgegrenzt werden. Entsprechend der Gewässerhoheit der Kan-

tone (Art. 3 Abs. 1) bedürfen die Sondernutzung und der gesteigerte Gemeingebrauch eines Gewässers (etwa für einen Liegeplatz eines Schiffes, für ein Restaurant auf einem verankerten Schiff, für das Stilliegen eines Wohnbootes oder für Rennfahrten) der Bewilligung des Kantons (Art. 2 Abs. 2). Der Kanton kann zum Beispiel auch einen Schiffsausweis vom Vorhandensein eines Liegeplatzes abhängig machen und eine zusätzliche Erlaubnis vorschreiben (Art. 13 Abs. 3).

Unterhalt der Gewässer (Art. 5)

Im Vernehmlassungsverfahren ging den Kantonen die Unterhaltspflicht etwas weit. Deshalb wurde im Gesetz vorsichtig formuliert, dass die Pflicht, ein Gewässer zu unterhalten, nur soweit gilt, als die Schifffahrt möglich und nicht eingeschränkt oder verboten ist. Vor allem müssen also die Kantone nicht im Rahmen ihrer Unterhaltspflicht neue Flussstrecken schiffbar machen.

Beseitigung von Hindernissen (Art. 6)

Diese Befugnis könnte an sich aus der Gewässerhoheit abgeleitet werden. Eine besondere Bestimmung soll jedoch die Verhandlungen der kantonalen Behörden mit den Verursachern erleichtern.

Konzessions- und bewilligungspflichtige Schifffahrt (Art. 7)

Mangels eines Binnenschiffahrtsgesetzes beruhten bis anhin die Vorschriften über die konzessionierte Schifffahrt auf dem Postverkehrsgesetz vom 2. Oktober 1924. Sie gehören in dieses Gesetz.

32 Zweiter Teil: Schiffe und Schiffsführer

Schiffe (Art. 10–15)

Einzelvorschriften über die Betriebssicherheit (Art. 10), über Bau und Ausrüstung (Art. 11), die Typenprüfung (Art. 12), die Schiffsausweise (Art. 13), die amtliche Untersuchung (Art. 14) und die Immatrikulation der Schiffe (Art. 15) werden vom Bundesrat in Ausführungsbestimmungen erlassen. Insbesondere soll der Artikel 11 Absatz 2 dem Bund eine Handhabe verschaffen, die Schiffe nicht zu gross und die Motoren nicht zu stark werden zu lassen, also Immissionschutz zu betreiben.

Der Schiffsausweis (Art. 13) wird vom Standortkanton des Schiffes erteilt (Art. 56). Für die Schiffe des Bundes und der konzessionierten Schifffahrt bezeichnet der Bundesrat die Ausweisbehörde. Als technische Urkunde ist der Schiffsausweis vorbehaltlich internationaler Vereinbarungen im ganzen Land gültig (Art. 18). Hingegen gilt die Erlaubnis zur Benützung eines Gewässers (Art. 3 Abs. 3 und Art. 13 Abs. 3) nur für bestimmte Gewässer. Grundsätzlich braucht jedes Schiff einen Schiffsausweis. Ganz kleine Schiffe kann der Bundesrat jedoch

von dieser Pflicht ausnehmen (Art. 13 Abs. 5). Die Vollzugsbestimmungen werden ferner zu ordnen haben, wie die ausländischen Ausweise anerkannt und die Wanderboote zugelassen werden sollen.

Der Artikel 15 erfasst alle Arten der Immatrikulation, das Schiffsregister nach dem Schiffsregistergesetz von 1923 (SR 747.11), die Kontrolle der Schiffe konzessionierter Schifffahrtsunternehmen nach der Schifffahrtskonzessionsverordnung von 1972 (SR 747.211.1) oder das Jachtregister nach der Verordnung über die schweizerischen Jachten zur See von 1971 (SR 747.321.7), und die Eintragung von Schiffen in den Kontrollen der Kantone (Art. 15 Abs. 2). Für Schiffe des Bundes gelten besondere Regeln. Wie beim Schiffsausweis kann der Bundesrat auch bei der Immatrikulation kleine Schiffe von der Pflicht befreien.

321 Schiffsführer und Besatzung

Erteilung von Ausweisen (Art. 17)

Führerausweise werden für bestimmte Gruppen von Motor- und Segelschiffen nötig sein (Art. 17). Die Ausweispflicht kann auch auf andere Tätigkeiten ausgedehnt werden, etwa auf Steuerleute. Den Ausweis erteilt der Kanton, in dem der Bewerber wohnt (Art. 56, Abs. 3).

Entzug der Ausweise (Art. 19, 20 und 21)

Der Entzug der Ausweise ist nach dem Vorbild des Strassenverkehrsgesetzes geordnet (SVG Art. 16 und 17). Grundsätzlich zuständig ist die Behörde, die den Ausweis erteilt hat (Art. 56 Abs. 2 und 3).

33 Dritter Teil: Verkehrsregeln

Nach der Systematik ordnet das Gesetz nur die Grundpflichten des Verkehrsverhaltens. Die einzelnen Verkehrsregeln gehören in die Verordnung. So können sie auch den wechselnden Verhältnissen und den internationalen Abmachungen rascher angepasst werden.

331 Schifffahrtspolizeiliche Vorschriften

Regeln für Fahrt und Stillliegen (Art. 25)

Bei den Regeln nach Artikel 25 wird es sich im wesentlichen um Vorschriften handeln, die heute die kantonalen und interkantonalen Schifffahrtsreglemente enthalten. Der Bundesrat wird sich im übrigen auf die Vorarbeiten der kantonalen Schifffahrtsexperten stützen können, die unter der Leitung des Eidgenössischen Amtes für Verkehr einheitliche Schifffahrtvorschriften für die Schweiz ausgearbeitet und dabei die kantonalen und interkantonalen Schifffahrtsreglemente, ferner die Europäische Binnenschifffahrtsstrassen-Ordnung und die Regelungen auf den Grenzgewässern berücksichtigt haben.

34 Vierter Teil: Besondere Bestimmungen für die internationale Rheinschifffahrt

Die internationale Rheinschifffahrt bedarf besonderer schiffahrtspolizeilicher und verkehrswirtschaftlicher Erlasse. Sie ist auch von der Versicherungspflicht nach dem Fünften Teil des Gesetzes auszunehmen.

Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften (Art. 28)

Auf dem internationalen Rhein gilt die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1968 und 20. November 1963. Nach ihr werden die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschlossen. Einstimmige Beschlüsse sind bindend, sofern kein Vertragsstaat mitteilt, dass er nicht einverstanden ist oder vorerst seine gesetzgebenden Behörden anfragen muss. Bei uns setzt heute das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die Vorschriften der Zentralkommission in Kraft (BRB vom 29. März 1966 [AS 1966 632] und BRB vom 23. Dezember 1968 [AS 1969 81]). Diese Ordnung hat sich bewährt.

Die Polizeiverordnung für die Schifffahrt auf dem internationalen Rhein bestimmt, dass die Schiffsführer vorübergehende Anordnungen zu beachten haben, die für Versuche oder vorsorglich notwendig sind, bis die Verordnung geändert werden kann. Sie gelten höchstens drei Jahre und werden in allen Uferstaaten gleichzeitig in Kraft gesetzt und aufgehoben. Gleich verfahren auch die Ordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flüsse und die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein. Bei uns erlässt solche Vorschriften das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft.

Verkehrswirtschaftliche Vorschriften (Art. 29)

Auch verkehrswirtschaftlich ist der internationale Rhein eine Einheit, was von den Uferstaaten gemeinsames Handeln fordert. Das ist namentlich wichtig für die Wettbewerbsregeln in der Frachtenbildung, um diskriminierende Beförderungsentgelte zu vermeiden oder um zur Kapazitätsregelung vorübergehend Schiffe stillzulegen. Solange solche Massnahmen notwendig sind, erscheint es unentbehrlich, dass die Schweiz als Mitglied der Zentralkommission sich ihnen anschliesst. Sie betreffen nur die internationale Rheinschifffahrt, in der Schweiz also nur die Grossgüterschifffahrt auf dem Rhein zwischen der Landesgrenze bei St. Johann/Kleinhüningen und Basel, allenfalls Rheinfeldern.

Zuständigkeit kantonaler Behörden (Art. 30)

Der Artikel 30 schafft Ausnahmen von Artikel 56 Absätze 2 und 3. Für die Eichung der Schiffe gilt das internationale Übereinkommen von 1925 (BS 13 313) über die Eichung von Binnenschiffen. Im übrigen entspricht die Regelung der des internationalen Rheins. Der Absatz 2 beruht auf interkantonalen Konkordaten

der Rheinuferkantone und dem im Gesetz verankerten Grundsatz, dass in der Regel die Kantone die Schifffahrtsvorschriften vollziehen, was die zweckmässigste Lösung ist.

35 Fünfter Teil: Versicherung

Die kantonalen Schifffahrtsordnungen sehen die obligatorische Haftpflichtversicherung vor; diese Pflicht soll bundesrechtlich verankert werden. Damit wird die Rechtsfrage obsolet, ob kantonales Recht eine solche Pflicht einführen darf.

Versicherungspflicht (Art. 31)

Der Bundesrat muss den Umfang der Versicherungspflicht abgrenzen können, damit sie der Entwicklung folgen kann. Sie kann auch für schwimmende Anlagen und Geräte vorgeschrieben werden, die Schiffe im Sinne des Gesetzes sind.

Einschränkungen der Versicherung (Art. 32)

Die Ordnung entspricht im Prinzip derjenigen des Strassenverkehrsrechtes (SVG Art. 63).

Versicherungsnachweis, Aussetzen und Aufhören der Versicherung (Art. 34)

Die Haftpflichtversicherung ist eine Voraussetzung für die Erteilung des Schiffsausweises (Art. 13 Abs. 2).

Damit zwischen Aufhören der Versicherung und dem Entzug oder der Rückgabe des Schiffsausweises kein ungedeckter Schaden eintritt, gibt das Gesetz der Behörde eine Frist, um den Schiffsausweis einzuziehen, bevor die Versicherung wegfällt.

Besondere Fälle (Art. 35)

Die Schifffahrtskonzessionsverordnung von 1972 (RS 747.211.1) verpflichtet die Konzessionäre, sich gegen die Folgen ihrer Haftpflicht als Unternehmer zu versichern.

Für Binnenschiffe auf dem internationalen Rhein, die in einem öffentlichen Register eingetragen sind (Tragfähigkeit von mindestens 15 t und Verwendung zur gewerbmässigen Beförderung von Personen oder Gütern), gelten besondere Haftungsbestimmungen. Danach ist die Haftung des Binnenreeders beschränkt je nach der Tragfähigkeit des Schiffes und der Motorenstärke. Diese besonderen Versicherungsvoraussetzungen verunmöglichen es, die üblichen schweizerischen Haftpflichtregeln anzuwenden. Für den Verkehr auf dem internationalen Rhein ist 1973 ein Internationales Abkommen über die Haftungsbeschränkung der Eigentümer von Binnenschiffen abgeschlossen worden, dem die Schweiz noch nicht

beigetreten ist. Aber es besteht ein internationaler Versicherungsmarkt und die schweizerische Rheinschiffahrt folgt heute schon diesen Regeln.

36 Sechster Teil: Beschwerden und Gerichtsstand

Beschwerden und Gerichtsstand (Art. 36 und 37)

Das Beschwerderecht wird durchgehend gewahrt. In jedem Fall sind mindestens zwei Instanzen zuständig. Eidgenössische Behörden fällen die endgültigen Entscheide, damit das Gesetz einheitlich vollzogen wird. Auf der Bundesebene gelten das Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren und das Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege.

Die Mannheimer Rheinschiffartsakte sieht in Zivilsachen den Unfallort als Gerichtsstand vor, weil dessen Behörden den Schadenfall am besten abklären und beurteilen können. Für den internationalen Rhein muss es einen einheitlichen Gerichtsstand geben. Auf interkantonalen Gewässern hingegen ist es gelegentlich schwierig abzuklären, in welchem Kanton oder Bezirk sich der Unfall ereignet hat, aber einfacher, wo der Beklagte wohnt. Darum der wahlweise Gerichtsstand in Artikel 37. Im übrigen gibt es abweichende Gerichtsstandsvorschriften für den Schiffsbetrieb der Schweizerischen Bundesbahnen und die konzessionierten Schiffahrtsunternehmen, die am Sitz der Unternehmung verklagt werden können, dazu auch vor dem Richter des Uferkantons, in dem der Kläger wohnt.

37 Siebenter Teil: Strafbestimmungen

Vorgehen und Übertretungen (Art. 38–47)

Die Artikel 38–46 entsprechen dem Strassenverkehrsrecht, etwas vereinfacht und der Schifffahrt angepasst. Artikel 39 erwähnt neben dem angetrunkenen Zustand auch noch den Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen. Statt dem Missbrauch von Ausweisen und Schildern ist das Führen eines Schiffes ohne Schiffsausweis, Haftpflichtversicherung oder Kennzeichen vorgesehen worden (Art. 44). Artikel 46 enthält auch die Verletzung schiffahrtspolizeilicher Bestimmungen internationaler Vereinbarungen, weil die Uferstaaten sich verpflichten, sie zu ahnden. Dabei kann es Fälle geben, die das Gesetz nicht vorsieht.

Bis anhin ist die Verletzung des Postregals allgemein nach Postverkehrsgesetz verfolgt worden. Für die Schifffahrt sollte jedoch im Zusammenhang mit der Bestimmung über die konzessionierte und bewilligungspflichtige Schifffahrt (Art. 7) eine besondere Strafbestimmung bestehen, die als *lex specialis* dem Postverkehrsgesetz vorgeht (Art. 47). Das Strafmass entspricht dem revidierten Artikel 61 des Postverkehrsgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes über das Verwaltungsstrafrecht (Anhang Ziff. 17).

371 Strafbarkeit

Widerhandlung in Geschäftsbetrieben (Art. 49)

Die juristischen Personen und Handelsgesellschaften haften nach den in neuzeitlichen Spezialgesetzen vorgesehenen Regeln. Das Prinzip braucht nicht auf alle Dienst- oder Unterordnungsverhältnisse ausgedehnt zu werden, weil schon die Straftatbestände entsprechend umschrieben sind. Der Text der Bestimmung ist aus dem Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht (Art. 6) übernommen.

Verhältnis zu andern Strafgesetzen (Art. 52)

Wie üblich gelten die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches für Artikel 38–46. Dagegen sind für Artikel 47 die allgemeinen Bestimmungen des künftigen Bundesgesetzes über das Verwaltungsstrafrecht anwendbar.

Für die internationale Rheinschiffahrt hat bis anhin das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die nötigen Strafbestimmungen erlassen (Verordnung vom 6. März 1973 über Zuwiderhandlungen gegen polizeiliche Vorschriften für den Betrieb der Rheinschiffahrt unterhalb Rheinfeldens [SR 747.224.031]). Diese besondere Regelung soll aufrechterhalten bleiben.

38 Achter Teil: Zuständigkeiten

381 Zuständigkeit der Bundesbehörden

Erlass von Ausführungsbestimmungen (Art. 54)

Für die auf internationalem Recht beruhenden Vorschriften war der Bund bisher nach dem Schiffsregistergesetz zuständig. Die entsprechende Bestimmung kann aufgehoben werden (Art. 61).

382 Zuständigkeit kantonaler Behörden

Besondere Befugnisse der Polizei (Art. 57)

Die Polizei soll einheitlich handeln, was besonders auf interkantonalen Gewässern wichtig ist. Die Bestimmung entspricht dem Strassenverkehrsrecht.

Steuern und Gebühren (Art. 59 und 60)

Die Kantone können innerhalb bundesrechtlicher Schranken Steuern und Gebühren erheben. Es ist lediglich eine Doppelbesteuerung zu verhindern.

39 Neunter Teil: Schlussbestimmungen

Inkrafttreten (Art. 62)

Das Gesetz kann nicht sofort in Kraft treten, weil die Ausführungsbestimmungen erst verfasst werden können, wenn einmal die Grundzüge der Binnen-

schiffahrtsordnung feststehen. Für jene wird ein weiteres Vernehmlassungsverfahren nötig sein.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Das Gesetz bringt dem Bund keine besonderen finanziellen Lasten.

5 Verfassungsmässigkeit

Das Gesetz stützt sich auf Artikel 24^{let} der Bundesverfassung. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

6 Abschreibung von Motionen und Postulaten

Wir beantragen Ihnen, folgende Motionen und Postulate abzuschreiben:

- 1965 M 9153 Schutz der Gewässer (S 16.6.65, Bächtold; N 13.10.65)
 1969 P 10234 Schifffahrt und Gewässerschutz (N 18.12.69, Martin)
 1971 M 10290 Binnenschifffahrt (N 14.12.70, Wenger; S 24.6.71)
 1972 M 10868 BG über die schweizerische Binnenschifffahrt (N 7.10.71, Schaller; S 7.3.72)
 1973 M 11176 Motorbootsverkehr auf Schweizer Seen (N 7.12.72, Weber-Schwyz; S 19.3.73)

7 Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, das Gesetz anzunehmen.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 1. Mai 1974

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Brugger

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. Mai 1974¹⁾,

beschliesst:

Erster Teil: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Geltungsbereich

¹ Dieses Gesetz ordnet die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern einschliesslich der Grenzgewässer.

² Der Bundesrat bezeichnet die Fahrzeuge, Anlagen und Geräte, die als Schiffe im Sinne dieses Gesetzes gelten.

³ Vorbehalten bleiben internationale Vereinbarungen und die gestützt darauf erlassenen Vorschriften.

1. Abschnitt: Ausübung der Schifffahrt

Art. 2

Grundsatz

¹ Die Schifffahrt auf öffentlichen Gewässern ist im Rahmen dieses Gesetzes frei.

² Sondernutzung und gesteigerter Gemeingebrauch bedürfen der Bewilligung des Kantons, in dessen Gebiet das benützte Gewässer liegt.

³ Schiffe im Dienste des Bundes dürfen auf allen Gewässern verkehren.

¹⁾ BBl 1974 I 1549

Art. 3

Gewässerhoheit der Kantone

¹ Die kantonale Hoheit über die Gewässer bleibt im Rahmen des Bundesrechts gewahrt.

² Soweit das öffentliche Interesse oder der Schutz wichtiger Rechtsgüter es erfordern, können die Kantone die Schifffahrt auf ihren Gewässern verbieten oder einschränken.

³ Die Zahl der auf einem Gewässer zugelassenen Schiffe darf nur begrenzt werden, wenn andere Massnahmen den Geboten des Gewässer- und des Umweltschutzes nicht genügen. In diesem Fall kann eine besondere Erlaubnis vorgesehen werden.

⁴ Über die Zulassung der Schiffe öffentlicher Schifffahrtsunternehmen entscheidet der Bundesrat.

Art. 4

Interkantonale und internationale Gewässer

¹ Führt ein Gewässer durch mehrere Kantone, so haben sie sich über alle Massnahmen zu verständigen. Können sie sich nicht einigen, so entscheidet der Bundesrat.

² Bei Gewässern, die die Landesgrenze berühren oder für die internationale Vereinbarungen gelten, entscheidet der Bundesrat nach Anhören der Uferkantone.

2. Abschnitt: Erhaltung der Schiffbarkeit

Art. 5

Unterhalt der Gewässer

¹ Soweit die Schifffahrt auf einem Gewässer möglich und nicht eingeschränkt oder verboten ist, haben es die Uferkantone schiffbar zu erhalten und die erforderlichen Signale anzubringen.

² Für mangelhaften Unterhalt eines Gewässers haftet der Kanton, in dessen Gebiet es liegt. Im übrigen gilt das Obligationenrecht.

³ Können die Uferkantone sich über den Unterhalt eines interkantonalen Gewässers nicht einigen, so entscheidet der Bundesrat.

Art. 6

Beseitigung von Hindernissen

¹ Die kantonalen Behörden können festgefahrene, gesunkene oder betriebsuntaugliche Schiffe und andere Gegenstände, die die Schifffahrt behindern oder

gefährden, auf Kosten des Eigentümers oder des Halters entfernen, wenn diese sie nicht innert der ihnen gesetzten Frist beseitigen.

² Droht Gefahr oder ist der Eigentümer oder der Halter nicht erreichbar, so können die Behörden unverzüglich Massnahmen treffen.

3. Abschnitt: Konzessions- und bewilligungspflichtige Schifffahrt

Art. 7

¹ Der Bund hat allein das Recht, auf Schiffen regelmässig und gewerbsmässig Personen zu befördern. Er kann Konzessionen oder Bewilligungen erteilen.

² Der Bundesrat erlässt nach Anhören der Kantone Vorschriften für Konzessionen und Bewilligungen. Er kann Ausnahmen vorsehen.

4. Abschnitt: Hafenanlagen

Art. 8

Bau und Betrieb

¹ Bau und Betrieb von Hafen-, Umschlags- und Landungsanlagen bedürfen einer Bewilligung des Kantons, auf dessen Gebiet sie liegen.

² Anlagen für Schiffe des Bundes und öffentlicher Schifffahrtsunternehmen bedürfen einer Bewilligung des Bundes. Die Kantone sind anzuhören.

³ Gefährdet eine geplante Anlage die Schifffahrt, andere öffentliche Interessen oder wichtige Rechtsgüter, so ist sie zu untersagen oder nur mit Auflagen zu bewilligen.

Art. 9

Einrichtungen

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Signalisierung und Beleuchtung von Hafen-, Umschlags- und Landungsanlagen.

² Er kann einheitliche Vorschriften über Bau und Einrichtung solcher Anlagen aufstellen.

Zweiter Teil: Schiffe und Schiffsführer

1. Abschnitt: Schiffe

Art. 10

Betriebssicherheit

¹ Schiffe müssen 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.

² Schiffe dürfen nur betriebssicher und vorschriftsgemäss verkehren.

Art. 11

Bau und Ausrüstung der Schiffe

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau, Ausrüstung und Eichung der Schiffe. Die Belange des Gewässer- und Umweltschutzes sind zu berücksichtigen.

² Der Bundesrat kann die zulässigen Abmessungen der Schiffe und Art und Leistung der Motoren bestimmen.

Art. 12

Typenprüfung

¹ Der Bundesrat kann für serienmässige Schiffe, Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände die Typenprüfung vorsehen.

² Schiffe und Gegenstände, die der Typenprüfung unterliegen, dürfen nur in der genehmigten Ausführung gehandelt werden.

³ Der Bundesrat bestimmt nach Anhören der Kantone die mit der Typenprüfung betrauten Stellen und regelt das Verfahren.

Art. 13

Schiffsausweis

¹ Schiffe dürfen nur mit einem Schiffsausweis verkehren.

² Der Schiffsausweis darf nur erteilt werden, wenn das Schiff den Vorschriften entspricht und die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht.

³ Ist auf einem Gewässer die Zahl der Schiffe begrenzt, so berechtigt der Schiffsausweis nur mit einer zusätzlichen Erlaubnis des Kantons zur Benützung des Gewässers.

⁴ Wird der Standort eines Schiffes in einen andern Kanton verlegt oder wechselt der Eigentümer, so ist ein neuer Schiffsausweis auszustellen.

⁵ Der Bundesrat bezeichnet die Schiffe, für die kein oder ein besonderer Schiffsausweis erforderlich ist. Er kann für Schiffe mit ausländischem Standort, die sich vorübergehend in der Schweiz aufhalten, ausländische Ausweise anerkennen oder Erleichterungen gewähren.

Art. 14

Amtliche Untersuchung

¹ Vor der Erteilung des Schiffsausweises ist das Schiff amtlich zu untersuchen.

² Der Bundesrat kann typengeprüfte Schiffe von der Einzeluntersuchung befreien.

³ Nachuntersuchungen sind vorzunehmen:

- a. in regelmässigen Zeitabständen;
- b. von Amtes wegen, wenn die Betriebssicherheit des Schiffes zweifelhaft ist;
- c. wenn das Schiff wesentlich geändert wurde; in diesem Fall hat es der Eigentümer oder Halter nachuntersuchen zu lassen.

⁴ Der Bundesrat erlässt die Vorschriften über die Untersuchung der Schiffe.

Art. 15

Immatrikulation und Kennzeichnung der Schiffe

¹ Jedes Schiff muss in einem Register immatrikuliert und gekennzeichnet sein.

² Schiffe, die nicht in einem eidgenössischen Schiffsregister eingetragen sind, müssen im Kanton immatrikuliert werden, in dem sie ihren Standort haben.

³ Der Bundesrat erlässt die Vorschriften über die Immatrikulation und Kennzeichnung der Schiffe und bestimmt die Ausnahmen.

2. Abschnitt: Schiffsführer und Besatzung

Art. 16

Schiffsführung

¹ Jedes Schiff muss von einem verantwortlichen Schiffsführer geführt werden.

² Der Bundesrat kann für bestimmte Schiffe eine Mannschaft vorschreiben.

³ Die Mannschaft und die übrigen Personen an Bord haben die Weisungen des Schiffsführers zu befolgen, die er im Interesse der Schifffahrt und der Ordnung an Bord erteilt.

Art. 17

Erteilung von Ausweisen

¹ Der Bundesrat bezeichnet die Schiffe, die nur mit einem Führerausweis geführt werden dürfen.

² Der Führerausweis wird erteilt, wenn die amtliche Prüfung ergeben hat, dass der Bewerber die Verkehrsregeln kennt und Schiffe der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher zu führen versteht.

³ Der Bundesrat kann auch für andere Tätigkeiten an Bord eines Schiffes Ausweise vorschreiben.

⁴ Die Ausweise dürfen nicht ausgestellt werden, wenn der Bewerber:

- a. das vom Bundesrat festgesetzte Mindestalter noch nicht erreicht hat;
- b. wegen körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen kein Schiff sicher führen oder als Besatzungsmitglied dienen kann;
- c. dem Trunk oder andern Süchten ergeben ist, die seine Fähigkeit herabsetzen, ein Schiff zu führen oder als Besatzungsmitglied zu dienen.

⁵ Ist die Eignung eines Schiffsführers oder Besatzungsmitglieds zweifelhaft, so ist sie nochmals zu prüfen.

3. Abschnitt: Geltungsbereich der Ausweise

Art. 18

¹ Die Ausweise für Schiffe, Schiffsführer und Besatzung gelten in der ganzen Schweiz und sind nicht befristet.

² Aus besonderen Gründen können sie jedoch befristet, beschränkt oder mit Auflagen verbunden werden.

³ Ausweise für im Schweizerischen Yachtregister eingetragene Seeschiffe sind auch auf schweizerischen Binnengewässern gültig.

⁴ Auf Grund einer internationalen Vereinbarung ausgestellte Ausweise werden im Bereich dieser Vereinbarung auch auf schweizerischen Gewässern anerkannt.

⁵ Der Bundesrat regelt die Anerkennung ausländischer Ausweise.

4. Abschnitt: Entzug von Ausweisen

Art. 19

Allgemein

¹ Ausweise und Bewilligungen sind zu entziehen, wenn die Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen.

² Sie können entzogen werden, wenn die mit der Erteilung verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet werden.

Art. 20

Entzug der Ausweise für Führer und Mannschaften

¹ Die Ausweise können entzogen werden, wenn der Inhaber:

- a. Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Schiffsverkehr gefährdet oder andere belästigt hat;
- b. Vorschriften über den Gewässer- und den Umweltschutz verletzt hat;

c. Ausweise missbraucht hat.

In leichten Fällen kann er verwahrt werden.

² Die Ausweise werden entzogen, wenn der Inhaber:

- a. den Schiffsverkehr schwer gefährdet hat;
- b. ein Schiff in angetrunkenem Zustand geführt hat;
- c. nach Verletzung oder Tötung eines Menschen geflohen ist oder die Rettungspflicht verletzt hat;
- d. ein Schiff zum Gebrauch entwendet hat;
- e. nicht gewillt oder unfähig ist, ein Schiff zu führen, ohne andere zu gefährden oder zu belästigen.

Art. 21

Dauer des Entzuges

¹ Der Ausweis für Führer und Mannschaften ist für eine Dauer zu entziehen, die den Umständen entspricht, jedoch

- a. mindestens einen Monat;
- b. mindestens sechs Monate, wenn der Führer trotz Ausweisentzug ein Schiff geführt hat oder wenn der Ausweis innert zweier Jahre zum zweitenmal entzogen werden muss.

² Unverbesserlichen wird der Ausweis endgültig entzogen.

³ Nach sechs Monaten kann ein entzogener Ausweis bedingt und mit Auflagen wieder erteilt werden, wenn angenommen werden darf, die Massnahme habe ihren Zweck erreicht.

Dritter Teil: Verkehrsregeln

1. Abschnitt: Allgemeine Pflichten

Art. 22

Sorgfaltspflicht

¹ Der Schiffsführer hat alle Vorsichtsmassnahmen zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung in der Schiffsführung gebieten, damit kein Mensch gefährdet wird, kein fremdes Gut Schaden leidet, die Schifffahrt unbehindert bleibt und die Umwelt nicht gestört wird.

² Droht unmittelbare Gefahr, so hat der Schiffsführer alles vorzukehren, um Schaden zu verhüten, auch wenn er Vorschriften verletzen muss.

Art. 23

Rettungspflicht

¹ Werden bei Unfällen Menschen an Bord des Schiffes gefährdet, so müssen Schiffsführer und Mannschaft alles aufbieten, um sie zu retten.

² Sind auf einem Gewässer Menschen in Gefahr, so hat jeder Schiffsführer zu helfen, soweit es zumutbar ist und das eigene Schiff nicht gefährdet wird.

Art. 24

Meldepflicht

¹ Werden bei einem Unfall Menschen verletzt oder getötet, so haben der Schiffsführer und jeder andere Beteiligte unverzüglich die Polizei zu benachrichtigen.

² Wer ein Signal oder ein Zeichen für die Schifffahrt beschädigt, hat dies unverzüglich der Polizei zu melden.

2. Abschnitt: Schifffahrtspolizeiliche Vorschriften

Art. 25

Regeln für Fahrt und Stilliegen

¹ Der Bundesrat stellt Regeln auf für die Fahrt und das Stilliegen der Schiffe und erlässt Vorschriften über die Signalisierung, die Zeichen und Lichter, die Beförderung gefährlicher Güter und die Sicherheit der Schifffahrt.

² Er kann Vorschriften erlassen über das Wasserskifahren und ähnliche Betätigungen sowie zum Schutz der anderen Benutzer der Gewässer.

³ Die Kantone können besondere örtliche Vorschriften erlassen, um die Sicherheit der Schifffahrt oder den Umweltschutz zu gewährleisten.

Art. 26

Sturmwarn- und Rettungsdienst

¹ Die Kantone können einen öffentlichen Sturmwarn- und Rettungsdienst einrichten und ihn ermächtigen, bei Sturm, Nebel oder Unwetter die Ausfahrt von Schiffen zu verbieten und Schiffen auf dem Wasser die Landung vorzuschreiben.

² Sie können die Eigentümer und Halter von Schiffen mit Standort im Kanton verpflichten, an die Kosten dieses Dienstes beizutragen, und die gewerbsmässigen Schiffsvermieter, Rettungsdienste zu leisten.

³ Die Kosten einer Rettungsaktion können dem Eigentümer, dem Halter oder dem Führer eines geretteten Schiffes auferlegt werden.

⁴ Führt ein Gewässer durch mehrere Kantone, so sollen die Uferkantone gemeinsam handeln.

⁵ Vorbehalten bleiben die Vorschriften für die öffentlichen Schiffahrtsunternehmen.

Art. 27

Besondere Veranstaltungen und militärische Übungen

¹ Versuchsfahrten, bei denen von Vorschriften abgewichen wird, und nautische Veranstaltungen bedürfen der Bewilligung der Kantone. Diese können sie mit besonderen Auflagen verbinden.

² Die Kantone können die Schifffahrt im Gebiet der Veranstaltung vorübergehend ganz oder teilweise verbieten.

³ Der Betrieb öffentlicher Schiffahrtsunternehmen darf nur mit Genehmigung des Bundes eingeschränkt werden.

⁴ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die vorübergehende Sperrung oder Beschränkung der Schifffahrt bei militärischen Übungen.

Vierter Teil: Besondere Bestimmungen für die internationale Rheinschifffahrt

Art. 28

Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften

¹ Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erlässt die für die Sicherheit und Ordnung der internationalen Rheinschifffahrt erforderlichen, insbesondere auf Entschliessungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beruhenden Vorschriften.

² Allgemein verpflichtende, vorübergehende schiffahrtspolizeiliche Vorschriften erlässt das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft und veröffentlicht sie in der Gesetzessammlung.

Art. 29

Verkehrswirtschaftliche Vorschriften

Soweit es die einheitliche internationale Ordnung der Rheinschifffahrt erfordert, kann der Bundesrat gestützt auf verbindliche Entschliessungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt oder auf internationale Vereinbarungen der Rheinuferstaaten verkehrswirtschaftliche Vorschriften erlassen.

Art. 30

Zuständigkeit kantonaler Behörden

¹ Für die Eichung der in der internationalen Rheinschiffahrt verwendeten Schiffe und die Erteilung und den Entzug der Ausweise für Schiffsführer und Mannschaft solcher Schiffe ist, ohne Rücksicht auf den Standort des Schiffes oder den Wohnsitz oder Aufenthalt des Bewerbers oder Inhabers des Ausweises, ein Rheinuferkanton zuständig.

² Der Bundesrat kann im Einvernehmen mit den Regierungen der betroffenen Kantone einen Rheinuferkanton mit dem Vollzug der schiffahrtspolizeilichen und verkehrswirtschaftlichen Vorschriften für die Rheinschiffahrt beauftragen.

Fünfter Teil: Versicherung

Art. 31

Versicherungspflicht

¹ Ein Schiff darf nicht in Verkehr gebracht werden, bevor eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist.

² Die Versicherung hat die Haftpflicht zu decken:

- a. des Eigentümers, des Halters und des Führers des Schiffes;
- b. der Mannschaft und der übrigen Hilfspersonen;
- c. der geschleppten Wasserskifahrer.

³ Der Bundesrat bestimmt die Mindestversicherungssummen. Er kann Ausnahmen von der Versicherungspflicht vorsehen.

Art. 32

Einschränkungen der Versicherung

Von der Versicherung können folgende Schadenersatzansprüche ausgeschlossen werden:

- a. des Eigentümers, des Halters und des Führers des Schiffes, ihrer Ehegatten und Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie sowie ihrer mit ihnen in gemeinsamen Haushalt lebenden Geschwister;
- b. der geschleppten Wasserskifahrer aus Unfällen beim Schleppen;
- c. aus der Beschädigung oder Zerstörung des Schiffes und der damit beförderten, geschleppten oder gestossenen Sachen;
- d. aus Unfällen bei Rennen, für die eine besondere Haftpflichtversicherung besteht.

Art. 33

Versicherer

Die Versicherungen sind bei einem vom Bundesrat ermächtigten Unternehmen abzuschliessen. Vorbehalten bleibt die Anerkennung der im Ausland abgeschlossenen Versicherungen für ausländische Schiffe.

Art. 34

Versicherungsnachweis, Aussetzen und Aufhören der Versicherung

¹ Der Versicherer hat zuhanden der Behörde, die den Schiffsausweis erteilt, einen Versicherungsnachweis auszustellen.

² Aussetzen und Aufhören der Versicherung sind vom Versicherer der Behörde zu melden, die den Schiffsausweis abgegeben hat, sofern die Versicherung nicht vorher durch eine andere ersetzt wurde. Das Aussetzen und Aufhören der Versicherung wird erst wirksam, wenn der Schiffsausweis zurückgegeben oder entzogen ist, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang der Meldung des Versicherers.

³ Die Behörde, welche die Meldung des Versicherers erhält, hat den Schiffsausweis unverzüglich zu entziehen. Bevor der Schiffsausweis wieder erteilt wird, ist eine neue Versicherung nachzuweisen.

Art. 35

Besondere Fälle

¹ Der Bund hat für seine Schiffe keine Versicherungspflicht.

² Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Haftpflichtversicherung der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen.

³ Dieser Abschnitt gilt nicht für die in der internationalen Rheinschifffahrt verwendeten Schiffe.

Sechster Teil: Beschwerden und Gerichtsstand

Art. 36

Beschwerden

¹ Soweit nicht die Kantonsregierung selbst eine Verfügung erlassen hat, muss das kantonale Recht die Beschwerde an eine kantonale Oberbehörde ermöglichen.

² Soweit nicht die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht offensteht, ist gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide die Beschwerde an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement möglich, das endgültig entscheidet.

Art. 37

Gerichtsstand für Zivilklagen

¹ Zivilklagen aus Schiffsunfällen können beim Richter des Unfallortes oder des Wohnsitzes des Beklagten angebracht werden.

² Vorbehalten bleiben abweichende Gerichtsstandsvorschriften für die Schifffahrt des Bundes und die konzessionierte Schifffahrt, ferner internationale Vereinbarungen.

Siebenter Teil: Strafbestimmungen**1. Abschnitt: Vergehen und Übertretungen**

Art. 38

Verletzung der Verkehrsregeln

¹ Wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Ausführungsbestimmungen des Bundesrates, des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes oder der Kantone verletzt, wird mit Haft oder Busse bestraft.

² Wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernsthafte Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

³ Artikel 237 Ziffer 2 des Strafgesetzbuches wird in diesen Fällen nicht angewendet.

Art. 39

Fahren mit beeinträchtigtem Bewusstsein

Wer in angetrunkenem Zustand oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen ein Schiff führt oder als Mannschaftsmitglied tätig ist,

wer sich einer amtlich angeordneten Blutprobe oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt,

wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Art. 40

Pflichtwidriges Verhalten bei Unfall

¹ Wer bei einem Unfall die ihm nach Gesetz obliegenden Pflichten verletzt, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

² Flüchtet ein Schiffsführer, der bei einem Unfall einen Menschen getötet oder verletzt hat, so wird er mit Gefängnis bestraft.

Art. 41

Nicht betriebssichere Schiffe

¹ Wer vorsätzlich die Betriebssicherheit eines Schiffes beeinträchtigt, so dass die Gefahr eines Unfalles entsteht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

² Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Haft oder Busse.

³ Wer ein Schiff führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften über die Betriebssicherheit nicht entspricht oder wer aus Sorglosigkeit den Gebrauch eines solchen Schiffes duldet, wird mit Haft oder Busse bestraft.

Art. 42

Entwendung zum Gebrauch

¹ Wer ein Schiff zum Gebrauch entwendet und wer ein solches Schiff führt oder darin mitfährt, obwohl er bei Antritt der Fahrt von der Entwendung Kenntnis hatte, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

² Ist einer der Täter ein Angehöriger oder Familiengenosse des Schiffseigentümers, so erfolgt die Bestrafung nur auf Antrag: die Strafe ist Haft oder Busse.

³ Wer ein ihm anvertrautes Schiff zu Fahrten verwendet, zu denen er offensichtlich nicht ermächtigt ist, wird auf Antrag mit Haft oder mit Busse bestraft.

⁴ Der Artikel 143 des Strafgesetzbuches wird in diesen Fällen nicht angewendet.

Art. 43

Führen eines Schiffes ohne Schiffsführerausweis

Wer ein Schiff, für dessen Führung ein Schiffsführerausweis vorgeschrieben ist, ohne einen solchen führt,

wer die mit dem Ausweis im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet,

wer ein Schiff, für dessen Führung ein Schiffsführerausweis vorgeschrieben ist, einem Schiffsführer überlässt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass er keinen Ausweis besitzt,

wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

Art. 44

Führen eines Schiffes ohne Schiffsausweis, Kennzeichen oder Haftpflichtversicherung

Wer ein Schiff ohne den erforderlichen Schiffsausweis oder ohne oder mit falschen Kennzeichen führt,

wer die mit dem Schiffsausweis verbundenen Beschränkungen oder Auflagen,

namentlich über die zulässige Zahl der beförderten Personen oder das zulässige Gesamtgewicht, missachtet,

wer ein Schiff führt, obwohl er wusste oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen konnte, dass die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung nicht besteht, wird mit Haft oder Busse bestraft.

Art. 45

Signale und Zeichen

Wer vorsätzlich ein Signal oder ein Zeichen für die Schifffahrt versetzt, beschädigt, entfernt oder verändert, wer ohne behördliche Ermächtigung ein Signal oder Zeichen anbringt, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

Art. 46

Weitere Widerhandlungen

Wer in anderer Weise diesem Gesetz oder den darauf beruhenden Ausführungsbestimmungen des Bundesrates, des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes oder der Kantone oder den schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen internationaler Vereinbarungen zuwiderhandelt, ohne dass ein Vergehen oder eine Übertretung im Sinne der Artikel 38–45 dieses Gesetzes vorliegt, wird mit Busse bestraft.

Art. 47

Unerlaubte regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderung

¹ Wer die Bestimmungen über die regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderung mit Schiffen verletzt, wird mit Haft oder mit Busse bis 10 000 Franken bestraft.

² Erfolgt die Verletzung fahrlässig, so ist die Strafe Busse bis 5000 Franken.

2. Abschnitt: Strafbarkeit

Art. 48

Fahrlässigkeit

¹ Bestimmt es dieses Gesetz nicht ausdrücklich anders, so ist auch die fahrlässige Handlung strafbar.

² In besonders leichten Fällen kann auf eine Strafe verzichtet werden.

Art. 49

Widerhandlungen in Geschäftsbetrieben

¹ Wird eine Widerhandlung beim Besorgen der Angelegenheiten einer juristischen Person, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft, Einzelfirma oder Personengesamtheit ohne Rechtspersönlichkeit oder sonst in Ausübung geschäftlicher oder dienstlicher Verrichtungen für einen andern begangen, so sind die Strafbestimmungen auf diejenigen natürlichen Personen anwendbar, welche die Tat verübt haben.

² Der Geschäftsherr, Arbeitgeber, Auftraggeber oder Vertretene, der es vorsätzlich oder fahrlässig in Verletzung einer Rechtspflicht unterlässt, eine Widerhandlung des Untergebenen, Beauftragten oder Vertreters abzuwenden oder in ihren Wirkungen aufzuheben, untersteht den Strafbestimmungen, die für den entsprechend handelnden Täter gelten.

³ Ist der Geschäftsherr, Arbeitgeber, Auftraggeber oder Vertretene eine juristische Person, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft, Einzelfirma oder Personengesamtheit ohne Rechtspersönlichkeit, so wird Absatz 2 auf die schuldigen Organe, Organmitglieder, geschäftsführenden Gesellschafter, tatsächlich leitenden Personen oder Liquidatoren angewendet.

Art. 50

Lernfahrten

¹ Für Widerhandlungen auf Lernfahrten ist der Schiffsführer verantwortlich, wenn er die Pflichten verletzt hat, die ihm als Leiter der Lernfahrten oblagen.

² Der Fahrschüler ist verantwortlich, soweit er eine Widerhandlung nach dem Stand seiner Ausbildung hätte vermeiden können.

Art. 51

Dringliche Dienstfahrten

Der Führer eines Rettungs-, Feuerlösch-, Polizei- oder Zollbootes ist auf einer dringlichen Dienstfahrt wegen Missachtung der Verkehrsregeln nicht strafbar, wenn er die erforderlichen Warnsignale gab und alle Sorgfalt beachtete, die nach den besonderen Verhältnissen erforderlich war.

Art. 52

Verhältnis zu andern Strafgesetzen

¹ Bei den Widerhandlungen nach Artikel 38–46 gelten die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches.

² Bei den Widerhandlungen nach Artikel 47 gelten die allgemeinen Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Verwaltungsstrafrecht¹⁾ (Art. 2–15).

¹⁾ BBl 1974 I 727

³ Für die internationale Rheinschifffahrt gelten die vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erlassenen Strafbestimmungen.

Art. 53

Zuständigkeit zur Strafverfolgung

¹ Widerhandlungen der Artikel 38–46 werden von den Kantonen verfolgt und beurteilt.

² Widerhandlungen des Artikels 47 werden nach den Verfahrensvorschriften des Bundesgesetzes über das Verwaltungsstrafrecht¹⁾ vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement verfolgt und beurteilt. Es kann für bestimmte Widerhandlungen die Verfolgung, die Beurteilung und den Strafvollzug nachgeordneten Dienststellen übertragen.

Achter Teil: Zuständigkeiten

1. Abschnitt: Zuständigkeit der Bundesbehörden

Art. 54

Ausführungsbestimmungen

¹ Der Bundesrat erlässt die Vorschriften zum Vollzug dieses Gesetzes und setzt die Gebühren für Amtshandlungen der Bundesbehörden fest.

² Der Bundesrat kann die durch internationale Verträge oder das internationale Recht im allgemeinen bedingten Vorschriften für die Schifffahrt erlassen.

³ Vor dem Erlass von Ausführungsbestimmungen sind die Kantone anzuhören.

Art. 55

Vollzug

¹ Für das Konzessionswesen ist das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zuständig.

² Im übrigen bezeichnet der Bundesrat die Behörden, die für den Bund handeln.

¹⁾ BBl 1974 I 727

2. Abschnitt: Zuständigkeit kantonaler Behörden

Art. 56

Im allgemeinen

¹ Der Vollzug dieses Gesetzes, der internationalen Vereinbarungen und der gestützt darauf erlassenen Vorschriften obliegt den Kantonen, soweit er nicht dem Bund übertragen ist.

² Für die Untersuchung und die Eichung der Schiffe sowie für Erteilung und Entzug der Schiffsausweise sind die Behörden des Kantons zuständig, in dem das Schiff seinen Standort hat.

³ Die Ausweise für Schiffsführer und Mannschaft werden von dem Kanton erteilt und entzogen, in dem der Bewerber oder der Inhaber des Ausweises seinen Wohnsitz oder, wenn dieser fehlt, seinen Aufenthalt hat. Besteht in diesem Kanton keine Möglichkeit, Ausweise zu erteilen, so ist der Standortkanton des Schiffes zuständig.

⁴ Vereinbarungen zwischen Kantonen über die gemeinsame Organisation der Behörden bleiben vorbehalten.

Art. 57

Besondere Befugnisse der Polizei

¹ Stellt die Polizei Schiffe im Verkehr fest, die nicht zugelassen sind oder deren Zustand oder Ladung den Verkehr gefährden oder die Vorschriften des Umweltschutzes grob verletzen, so verhindert sie die Weiterfahrt. Sie kann den Schiffsausweis abnehmen und nötigenfalls das Schiff sicherstellen.

² Befindet sich ein Schiffsführer in einem Zustand, der die sichere Fahrt ausschliesst, oder darf er aus einem andern gesetzlichen Grund nicht führen, so verhindert die Polizei die Weiterfahrt und nimmt ihm den Führerausweis ab.

³ Hat sich ein Schiffsführer durch grobe Verletzung wichtiger Verkehrsregeln als besonders gefährlich erwiesen oder verstösst er mutwillig gegen Vorschriften über den Gewässer- oder den Umweltschutz, so kann ihm die Polizei den Führerausweis auf der Stelle abnehmen.

⁴ Die Polizei stellt abgenommene Ausweise sofort der Entzugsbehörde zu. Diese entscheidet unverzüglich über den Entzug. Bis zu ihrem Entscheid wirkt die polizeiliche Abnahme eines Ausweises wie ein Entzug.

⁵ Vorbehalten bleiben internationale Vereinbarungen über die Schifffahrt auf internationalen Gewässern.

3. Abschnitt: Zusammenarbeit der Behörden

Art. 58

Rechtshilfe und Meldungen

¹ Die Vollzugsbehörden des Bundes und der Kantone gewähren sich gegenseitig unentgeltliche Rechts- und Amtshilfe und erstatten der jeweils zuständigen Behörde alle erforderlichen Meldungen und Auskünfte. Die kantonalen Behörden melden der Zollverwaltung die bei ihnen immatrikulierten Schiffe ausländischer Herkunft.

² Die Polizei- und Strafbehörden melden den zuständigen Behörden alle Widerhandlungen gegen dieses Gesetz und die Ausführungsbestimmungen, die eine der darin vorgesehenen Massnahmen nach sich ziehen könnten.

4. Abschnitt: Steuern und Gebühren

Art. 59

Steuern

¹ Die Kantone können Schiffe mit Standort in ihrem Gebiet besteuern.

² Vom Beginn des Monats an, in dem der Standort eines Schiffes in einen andern Kanton verlegt wird, ist dieser zur Steuererhebung befugt. Der bisherige Standortkanton hat Steuern zu erstatten, die er für eine weitere Zeit erhoben hat.

³ Der Bundesrat bestimmt nach Anhören der Kantone die Voraussetzungen für die Besteuerung ausländischer Schiffe, die längere Zeit in der Schweiz bleiben. Befugt zur Steuererhebung ist der Kanton, in dem sich ein solches Schiff vorwiegend befindet.

⁴ Schiffe des Bundes und der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen unterliegen nicht der kantonalen Steuerhoheit.

Art. 60

Gebühren

¹ Das Recht der Kantone, Gebühren zu erheben, bleibt gewahrt.

² Für die Schifffahrt im Rahmen des Gemeingebrauchs, die konzessionierte Schifffahrt, die Schifffahrt des Bundes und die blossе Durchfahrt dürfen weder Gebühren noch Abgaben erhoben werden.

³ Die Gebühren für die Benützung von Hafen-, Umschlags- und Landungsanlagen müssen am selben Gewässer bei gleichen Verhältnissen gleich sein. Können sich die Uferkantone nicht einigen, so entscheidet der Bundesrat.

Neunter Teil: Schlussbestimmungen

Art. 61

Aufhebung bisherigen Rechts

Alle diesem Gesetz widersprechenden Bestimmungen sind aufgehoben, insbesondere Artikel 66 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 28. September 1923¹⁾ über das Schiffsregister.

Art. 62

Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

3637

¹⁾ BS 7 305

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Vom 1. Mai 1974)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1974
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11994
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1974
Date	
Data	
Seite	1549-1581
Page	
Pagina	
Ref. No	10 046 063

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.