



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Sicherheit
3003 Bern

Schiffbauverordnung (SBV; SR 747.201.7) und deren Ausführungsbestimmungen und Leitfaden Ereignisbewältigung in der Fahrgastschifffahrt; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. April 2013 unterbreiten Sie uns den Entwurf zur Revision der Schiffbauverordnung (SBV; SR 747.201.7) und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des UVEK zur Schiffbauverordnung (AB-SBV; SR 747.201.71) und des Leitfadens Ereignisbewältigung in der Fahrgastschifffahrt zur Stellungnahme. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Wir möchten uns dazu wie folgt äussern:

Mit dem vorliegenden Entwurf zur Revision der Schiffbauverordnung (SBV) ist beabsichtigt, besondere Brenn- und Treibstoffe als Energieträger für den Antrieb von Fahrgastschiffen zuzulassen und Vorgaben an Unternehmen zu definieren, welche Schiffe mit besonderen Energieträgern (BE) betreiben. Dies geschieht durch die Einführung eines neuen Teils in den bereits bestehenden AB-SBV mit dem Titel "Ausführungsbestimmungen des UVEK zur Schiffbauverordnung für Schiffe, die mit besonderen Energieträgern betrieben werden". Zudem wurde ein Leitfaden "Ereignisbewältigung in der Fahrgastschifffahrt" für zu erstellende Notfallkonzepte und schiffahrtsspezifische Einsatzplanungen geschaffen.

Grundsätzlich befürworten wir die vorgeschlagenen Änderungen sowie den Entwurf zur Ereignisbewältigung. Dennoch erlauben wir uns, Ihnen folgende Änderungsvorschläge zu un-

terbreiten:

Neue Artikel	Änderungsvorschläge
<p>Artikel 46 Absatz 1 SBV</p> <p>1 Das Schiffahrtsunternehmen muss über ein geeignetes Notfallkonzept verfügen, das sicherstellt, dass die Personen an Bord bei einem Ereignis auf einem Schiff jederzeit rechtzeitig in Sicherheit gebracht werden können. Sind zur Umsetzung des Notfallkonzepts Ereignisdienste erforderlich, so muss das Notfallkonzept mit diesen vereinbart werden.</p>	<p>Artikel 46 Absatz 1 SBV</p> <p><i>Die Umsetzung eines Notfallkonzepts einem Ereignisdienst zu übertragen ist nicht angebracht. Mit dem Notfallkonzept, über welches das Schiffahrtsunternehmen verfügen muss, wird der Sicherheit genüge getan. Deshalb ist der letzte Satz in Absatz 1 ersatzlos zu streichen.</i></p>
<p>4 Das UVEK regelt den Rettungs- und Sicherheitsdienst, einschliesslich den Bezug von externen Ereignisdiensten.</p>	<p><i>In Absatz 4 ist der Text nach dem Komma zu streichen (siehe Erläuterungen zu Absatz 1).</i></p>
<p>Artikel 57a Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT.MMMM.JJJJ</p> <p>II Absatz 2</p> <p>2 Die Änderung von Artikel 29 Absatz 2 tritt am in Kraft (drei Jahre nach den übrigen Änderungen)</p>	<p>Artikel 57a Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT.MMMM.JJJJ</p> <p><i>II Absatz 2</i></p> <p><i>Die Übergangsbestimmung für den neuen Absatz 2 ist nicht nötig, da es sich um eine Erleichterung handelt</i></p>
<p>alte AB-SBV zu Artikel 40 Ziffer 7.4</p> <p>7.4 Die Frist zur Durchführung periodischer Prüfungen von Rettungsmitteln ist vom Bundesamt für Verkehr zu genehmigen.</p>	<p><i>In den Erläuterungen heisst es, dass die Bestimmungen der AB-SBV zu Artikel 40 aus Gründen der Systematik von Teil I der AB-SBV zu den AB-SBV zu Artikel 50 verschoben wurden. Es gäbe keine materiellen Änderungen.</i></p> <p><i>Die alte Ziffer 7.4 der AB-SBV zu Artikel 40 fehlt aber in der neuen AB-SBV zu Artikel 50</i></p>
<p>AB-SBV Teil I Artikel 46 Ziffer 3.3</p> <p>b. Mann über Bord</p>	<p>AB-SBV Teil I Artikel 46 Ziffer 3.3</p> <p>b. Person über Bord</p> <p><i>Mann über Bord ist eine alte Bezeichnung und sollte auf Person über Bord neuzeitlich umbenannt werden.</i></p>

<p>Anhang G</p> <p>1 Allgemeines</p> <p>1.1 Zweck</p> <p>Dieser Anhang beschreibt die bei der Erstellung einer Risikoanalyse zu beachtenden Grundsätze. Die Risikoanalyse soll eine Bewertung der Auswirkung des Ausfalls einer Einrichtung, Anlage oder einer Komponente davon ermöglichen.</p> <p>1.2 Form</p> <p>Die Risikoanalyse ist in Form einer FMEA (Fehler-Möglichkeiten- und Einfluss-Analyse) durchzuführen. Andere Methoden können von der zuständigen Behörde anerkannt werden, wenn sie gleichwertige Informationen zur Beurteilung eines Risikos liefern.</p> <p>1.3 Annahme für die Risikoanalyse</p> <p>Die Risikoanalyse ist unter der Annahme durchzuführen, dass zu einem gegebenen Zeitpunkt ein einzelnes Ereignis eintritt. Sie muss sowohl erkennbare als auch nicht erkennbare Ausfälle und Folgeereignisse, die durch den Ausfall einer Einrichtung, Anlage oder einer Komponente davon verursacht werden, berücksichtigen.</p> <p>1.4 Umfang</p> <p>Der Umfang einer Risikoanalyse muss:</p> <p>1.4.1 alle möglichen Ausfälle einer Einrichtung, Anlage oder einer Komponente abdecken, welche dazu führen, dass diese ihre ursprüngliche Funktion nicht mehr erfüllen</p>	<p>Anhang G</p> <p><i>Das Erstellen einer Sicherheitsanalyse für die nicht konzessionierte Fahrgastschiffahrt ist ein zu hoch gesetztes Ziel und kaum realisierbar. Grösstenteils werden solche möglichen Ereignisse mit den Sicherheitsrollen abgedeckt.</i></p> <p><i>Anhang G ist ausschliesslich für die konzessionierte Schifffahrt zu verlangen.</i></p>
--	---

<p>könnte. Dazu zählen beispielsweise Funktionsverlust von Einrichtungen, Anlagen oder Systemen, Schaden an einzelnen Bauteilen/Komponenten, Feuer, Explosion, Stromschlag, schädliche und gefährliche Freisetzungen von Brennstoffen;</p> <p>1.4.2 die Auswirkungen eines Ausfalls auf wesentliche Einrichtungen ermitteln, die der Sicherheit des Schiffs, der Personen an Bord und dem Schutz der Umwelt dienen;</p> <p>1.4.3 die Methode zur Entdeckung eines Ausfalls aufzeigen;</p> <p>1.4.4 Massnahmen zur Korrektur aufzeigen:</p> <p>a. in der Auslegung einer Einrichtung oder Anlage (Beispiel: Redundanzen/Notsysteme, zusätzliche Sicherheitseinrichtungen, Überwachungseinrichtungen und Alarmer, die einen eingeschränkten Betrieb ermöglichen usw.)</p> <p>b. in den betrieblichen Massnahmen eines Systems (Beispiel: Inbetriebnahme des Notsystems, Überführung in den eingeschränkten Betrieb)</p> <p>1.4.5 eine Zuverlässigkeits-/Gefährdungsbeurteilung für die Einrichtungen, Anlagen und Komponenten beinhalten;</p> <p>1.5 Die Ergebnisse der Risikoanalyse müssen durch einen Test überprüft und dokumentiert werden können.</p>	
<p>Ereignisbewältigung in der Fahrgast-schiffahrt</p>	<p><i>Unter Ziffer 3.2 Ereignisszenarien sollten die Punkte der AB-SBV Artikel 46 Ziffer 3.3</i></p>

<p>Leitfaden (Entwurf)</p> <p>3.2 Ereignisszenarien</p> <p>In einem Notfallkonzept sind mindestens Massnahmen, Abläufe und Zuständigkeiten für die folgenden Ereignisszenarien zu beschreiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brand • Kollision Leck, Sinken • Dampfaustritt (soweit Dampfschiffe betrieben werden) • Person über Bord • Kombination von Notfällen in Verbindung mit Manövrierunfähigkeit • Gesundheitliche Probleme des Schiffsführers und allgemeine medizinische Notfälle • Schwierige meteorologische und nautische Bedingungen <p>Die TU definieren je nach Einsatz ihrer Schiffe weitere Ereignisszenarien.</p>	<p><i>übernommen werden, um die Verordnungsnorm einzuhalten. Die Ziffer sollte neu wie folgt lauten:</i></p> <p>3.2 Ereignisszenarien</p> <p>In einem Notfallkonzept sind mindestens Massnahmen, Abläufe, und Zuständigkeiten für die folgenden Ereignisszenarien zu beschreiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hilfe in Seenot • Person über Bord • Kollision • Leck, Sinken • Brand • Ausfall der Steuereinrichtung • ungünstige meteorologische Bedingungen • Einsatz von Rettungsmitteln • Ankern • Erste Hilfe • Dampfaustritt (soweit anwendbar) • aussergewöhnliche Ereignisse oder Störungen an Anlagen für die Verwendung besonderer Energieträger <p>Die TU definieren je nach Einsatz ihrer Schiffe weitere Ereignisszenarien.</p>
--	--

Sehr geehrter Herr Direktor, wir danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 2. Juli 2013



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Josef Dittli

Roman Balli