

CH_VB JAAC 58.45 vom 24. März 1993

Bundesverwaltung, 1993-03-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_58.45__

FR: CH_VB JAAC 58.45 du 24 mars 1993

IT: CH_VB JAAC 58.45 del 24 marzo 1993

Erwägungen

E. 1

Angefochten ist ein Beschwerdeentscheid des EVED, der die in der Bewilligung zum gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auf dem Vierwaldstättersee genannte Minimalbesatzung der MS «Weggis», «Brunnen» und «Flüelen» zum Gegenstand hat (Art. 32 ff. der V des EVED)

E. 2

Der vorliegende Streit dreht sich darum, aus wieviel Personen die Minimalbesatzung für die drei MS «Weggis», «Brunnen» und «Flüelen» zu bestehen habe. 2.a. Nach Art. 32 und 34 Abs. 1 VO EVED beträgt der Sollbestand der Besatzung auf Fahrgastschiffen bei über 60 bis 300 Fahrgästen neben dem Schiffsführer in der Regel aus einem Matrosen. Nach Abs. 3 Bst. a der letztgenannten Bestimmung kann die Aufsichtsbehörde den Sollbestand der Besatzung auf Fahrgastschiffen erhöhen, wenn es die Verhältnisse der Schifffahrt und die Bauart der Schiffe gebieten, insbesondere bei aussergewöhnlicher Anordnung der Deckaufbauten (Matrosen). Im Gegensatz dazu kann nach Abs. 7 der erwähnten Bestimmung bei Leer- und Dienstfahrten der Sollbestand der Besatzung angemessen vermindert werden. 2.b. Nicht zutreffend ist aber die Auffassung der Beschwerdeführerin, der Sollbestand der Besatzung hänge ausschliesslich von der Anzahl der zugelassenen Fahrgäste gemäss den soeben erwähnten Art. 32 und 34 Abs. 1 VO EVED ab, ohne dass dabei auch die Grösse des Schiffes mit zu berücksichtigen sei. Diese Bestimmungen sind vielmehr in einen Zusammenhang mit Art. 8 VO EVED zu stellen, welcher die Beziehung zwischen der Fahrgastzahl und der Grösse des jeweiligen Schiffes regelt. Dabei ist davon auszugehen, dass die Kategorie der Führerausweise (Art. 33 VO EVED) und der Sollbestand der Besatzung auf Fahrgastschiffen (Art. 34 VO EVED) von der Anzahl Fahrgäste pro Schiff abhängt. Für die Bestimmung der Fahrgastzahl sind die Flächen und Räume massgebend, die den Fahrgästen zum regelmässigen Aufenthalt zugänglich sind; die so ermittelte Fläche ergibt die freie Decksfläche, welche ihrerseits Ausgangslage bildet für die Berechnung der Anzahl Fahrgäste pro Schiff: Je Quadratmeter freier Decksfläche werden 2,50 Personen zugelassen. Auf Schiffen ohne Wirtschaftsbetrieb können 2,75 Personen zugelassen werden, wenn die höchstzulässige Fahrgastzahl 250 nicht übersteigt (Art. 8 VO EVED).

E. 3

Gemäss der aufgezeigten bundesrechtlichen Regelung stehen die Anzahl der zugelassenen Fahrgäste und die Grösse des Schiffes in einer gegenseitigen Wechselbeziehung. Klein dimensionierte Schiffe mit einer entsprechend kleinen Decksfläche, die den Fahrgästen zum regelmässigen Aufenthalt zugänglich ist, bedürfen einer entsprechend kleinen Besatzung (Art. 8 Abs. 3 und Art. 34 VO EVED); umgekehrt bedürfen grössere Schiffe einer

entsprechend grösseren Besatzung, da die zur Verfügung stehende freie Decksfläche auch entsprechend grösser ist. Daraus lässt sich ableiten, dass die zur Verfügung stehende freie Decksfläche nicht nur massgebender Faktor zur Bestimmung der Grösse des Schiffes und der Anzahl zugelassener Fahrgäste, sondern darüber hinaus auch massgebender Faktor zur Berechnung des Sollbestandes der Besatzung ist. Ferner versteht es sich von selbst, dass der Sollbestand der Besatzung nicht davon abhängt, wieviele Fahrgäste sich tatsächlich während einer Fahrt auf einem bestimmten Schiff aufhalten. Die Schiffe müssen für jede Fahrt entsprechend ihrer Grösse beziehungsweise ihrer freien Decksfläche über den nötigen Sollbestand der Besatzung verfügen, unabhängig davon, wieviele Fahrgäste sich jeweils während einer Fahrt auf dem Schiff tatsächlich aufhalten. Diese Regel gilt sinngemäss auch dann, wenn die Anzahl der Fahrgäste, die gemäss der freien Decksfläche für ein bestimmtes Schiff zulässig wäre, freiwillig herabgesetzt wird. Andernfalls gelange man zu einem Ergebnis, das mit der bundesrechtlichen Regelung im Widerspruch stünde. Die Ansicht der Beschwerdeführerin, einzig die Zahl der jeweils zugelassenen Fahrgäste sei in jedem Fall massgebend zur Festsetzung des notwendigen Sollbestandes der Besatzung, unabhängig von der Grösse des Schiffes, könnte zu einer Gefährdung der Schifffahrt führen. Dies zeigt sich beispielsweise darin, dass - würde man die Argumentation der Beschwerdeführerin weiterentwickeln - Schiffe bei einer zusätzlichen freiwilligen Fahrgastbeschränkung bis zu 60 Fahrgästen gemäss Art. 34 Abs. 1 VO EVED keinen einzigen Matrosen als Besatzung mehr benötigen, sondern nur noch von einem Schiffsführer gelenkt würden. Dass ein solches Vorgehen nicht bundesrechtskonform wäre, geht übrigens auch aus Art. 34 Abs. 7 VO EVED hervor. Danach kann bei Dienst- und Leerfahrten der Sollbestand der Besatzung angemessen herabgesetzt werden, was nichts anderes bedeutet, als dass auch bei solchen Fahrten noch auf die jeweilige Grösse des Schiffes Rücksicht zu nehmen ist. Die Vorinstanz, das EVED, weist daher zutreffend darauf hin, dass die drei hier zur Diskussion stehenden Schiffe bezüglich Hauptabmessungen und Leerdisplacement mit einem konventionellen 600- bis 700-Personen-Schiff vergleichbar sind und ungefähr 500 Personen aufnehmen könnten. Daraus ergibt sich nach Art. 34 Abs. 1 VO EVED, dass solche Schiffe zum Betrieb neben dem Schiffsführer noch zwei Matrosen als Besatzung haben sollten. Der Umstand, dass die SGV die höchstzulässige Fahrgastzahl freiwillig auf 300 beschränkt, vermag daran nichts zu ändern. Denn zur Berechnung der erforderlichen Anzahl von Besatzung wird zu Recht darauf abgestellt, wie gross die freie Decksfläche ist und gestützt darauf, wie gross die effektiv

E. 4

höchstzulässige Fahrgastzahl ist; diese Fahrgastzahl beträgt nach diesem Berechnungsmodus nicht 300, sondern eben 600 bis 700 beziehungsweise 500 Fahrgäste. 2.c. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin hat somit die Besatzung dieser drei Schiffe nicht nur aus einem Schiffsführer, einem Matrosen und einem Hilfsmatrosen des Restaurationsbetriebes zu bestehen, sondern entsprechend dem angefochtenen Entscheid des EVED aus einem Schiffsführer und zwei Matrosen. Daraus ergibt sich, dass es nicht darum geht, die Anzahl der Besatzungsmitglieder ausnahmsweise von zwei auf drei zu erhöhen, sondern zu prüfen, ob es zulässig ist, den Sollbestand der Besatzung ausnahmsweise zu vermindern. Eine ausdrückliche formelle bundesrechtliche Grundlage für eine Herabsetzung des Sollbestandes enthält wie schon erwähnt nur Art. 34 Abs. 7 VO EVED. Danach kann der Sollbestand der Besatzung bei Leer- und Dienstfahrten angemessen vermindert werden. Hier stehen aber nicht solche Fahrten zur Diskussion. Es muss folglich auf Art. 34 Abs. 1 VO EVED zurückgegriffen werden; diese Bestimmung

gibt Aufschluss darüber, wie gross der Sollbestand in der Regel zu sein hat. Ausnahmen von dieser Regel sind nur dann zulässig, wenn der Nachweis erbracht werden kann, dass die öffentlichen Interessen betreffend die Sicherheit der Schifffahrt und der Fahrgäste den privaten kommerziellen Interessen nicht entgegenstehen. Die Beschwerdeführerin macht geltend, dass die drei fraglichen Schiffe hinsichtlich Lenkung und Sicherheit den höchsten technischen Anforderungen genügen. Man habe alles daran gesetzt, die neuesten technischen Erkenntnisse beim Bau dieser Schiffe zu berücksichtigen, insbesondere durch eine Optimierung der Lenkbarkeit, der Manövrierfähigkeit, der Übersichtlichkeit und der Sicherheitsvorkehrungen. Zu erwähnen seien der Schottelantrieb, der eine wesentliche Verbesserung der Manövrierfähigkeit bringe, die Videoüberwachung der Hecks und der beiden Ausladungen vom Steuerhaus aus, der Autopilot, der das Schiff auf dem vom Schiffsführer befohlenen Kurs halte, die elektronische Überwachung aller Motoren, Kreisläufe, Ruderpropeller, Schotttüren und so weiter vom Steuerhaus her, die Brandmeldeanlage, der Radar und die Gegensprechanlagen aller Art. Auch wenn all diese neuen technischen Hilfsmittel die Lenkung eines Schiffes erleichtern, so bedingt doch die richtige Bedienung aller Apparaturen das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl von Besatzungsmitgliedern, will man immer situationskonform und optimal handeln. Die Rationalisierung stösst an Grenzen; diese Grenzen sind hier gegeben, da es um die Sicherheit der Fahrgäste geht. Selbst wenn man davon ausginge, dass eine Zweierbesatzung bei optimalen Wetterverhältnissen genüge, so gilt dies nicht bei erschwerten Wettervoraussetzungen oder wenn unvorhergesehene Ereignisse eintreten wie bei Brand des Schiffes, Explosionen oder Leckschlagen. Für solche nicht voraussehbare Ereignisse muss eine Mannschaft zur Verfügung stehen, die sich nicht nur um das Schiff kümmert, sondern ausserdem in der Lage ist, die Sicherheit der Passagiere immer und in jedem Fall zu gewährleisten. Technische Hilfsmittel vermögen die Arbeit der Mannschaft zu erleichtern, können aber deren intellektuelle und fachtechnische Leistung nicht in allen Punkten ersetzen. Der Überblick über ein Schiff ist nur dann gewährleistet, wenn die Zahl der

E. 5

Besatzungsmitglieder der Grösse des Schiffes angepasst ist. Somit haben kommerzielle Interessen der Beschwerdeführerin, so vor allem deren Wunsch, die Betriebskosten zu senken, in den Hintergrund zu treten. Die Sicherheit der Schifffahrt, gehe es nun um die Sicherheit der Fahrgäste, der betroffenen Schiffe oder der anderen auf dem See verkehrenden Schiffe, geniesst ohne jeglichen Abstrich Priorität. 2.d. Der Ansicht des BAV kann nicht gefolgt werden, wenn es meint, man könne auf einen Matrosen verzichten, sofern eine Person des Restaurationsbetriebes ein ausgebildeter Matrose sei, welcher der Schiffsführung im Bedarfsfall zur Verfügung stehe. Das EVED macht in seiner Entscheid sowie in seiner Vernehmlassung vom 25. November 1992 zutreffend darauf aufmerksam, dass dieser zusätzliche Matrose nicht immer zur Verfügung stehe, da der Restaurationsbetrieb nicht auf allen Kursschiffen offen sei. Ferner könne der zusätzliche Matrose seinen Verpflichtungen betreffend die Lenkung und den Betrieb des Schiffes nicht voll nachkommen, da er primär im Restaurationsbetrieb eingesetzt werde. Eine solche Hilfsperson kann daher nicht einem Matrosen gleichgestellt werden; der Schiffsführer kann nicht jederzeit auf diese Person zurückgreifen, um so weniger, als der Restaurationsangestellte von einer Drittunternehmung angestellt ist, die mit der SGV einen Pachtvertrag abgeschlossen hat. 3. Endlich wendet die Beschwerdeführerin ein, sie hätte den millionenschweren Auftrag für den Bau der drei Schiffe nie erteilt, wenn sie nicht

vorgängig von der zuständigen Aufsichtsbehörde, dem BAV, die schriftliche Zusage erhalten hätte, dass die neuen Einheiten mit einer Besatzung von zwei Mann fahren dürften. Sie beruft sich auf ein Schreiben des BAV vom 13. Dezember 1988, wonach die weitere Planung und Beschaffung der neuen Fahrgast-Schiffe definitiv auf der Normalbesatzung von zwei Mann basieren könne. Die SGV dürfe mit einer entsprechenden Betriebsbewilligung rechnen. Die Beschwerdeführerin anerkennt allerdings den im erwähnten Schreiben enthaltenen Vorbehalt: «Sollten bei der Erprobung oder im späteren Betrieb wider Erwarten Schwierigkeiten auftauchen, welche zum Schluss führen, dass die nach heutiger Auffassung eine Zweimann-Besatzung rechtfertigenden technischen Einrichtungen die notwendige Sicherheit nicht gewährleisten, müsste die Aufsichtsbehörde auch auf die Besatzungsfrage zurückkommen. In dieser Beziehung kann sie selbstverständlich keine Garantie abgeben.» Die Beschwerdeführerin übersieht, dass die Aufsichtsbehörden beziehungsweise die Beschwerdeinstanzen gemäss dem zitierten Vorbehalt jederzeit auf die Anzahl der Besatzungsmitglieder zurückkommen darf, wenn sich aus behördlicher Sicht eine Aufstockung der ursprünglich vorgesehenen Besatzung gemäss den Verfügungen des BAV, bestehend aus einem Schiffsführer, einem Matrosen und einem Hilfsmatrosen des Restaurationsbetriebes, für den sicheren Betrieb der Schiffe aufdrängt. Ein solches Zurückkommen auf den erwähnten Vorbehalt drängte sich hier auf, da verschiedene kleinere Kollisionen der neuen Schiffe mit den Hafenanlagen deutlich machten, dass das Manövrieren solcher Schiffe trotz modernster technischer Hilfsmittel doch eine Drei-Mann-Besatzung mit hohem Ausbildungsstand und ausreichender Erfahrung benötigt. Der Einwand, dass die bloss Sachschaden verursachenden Kollisionen sich bei ersten Erprobungsfahrten, so vor allem bei der Umschulung des Personals,

E. 6

ereigneten, hilft nicht darüber hinweg, dass der Sollbestand der Besatzung für Schiffe einer bestimmten Grösse nicht unterschritten werden darf; andernfalls nimmt man bei erschwerten Verhältnissen, die unabhängig von der Einführungsphase jederzeit und unerwartet eintreten können, eine Gefährdung der Fahrgäste in Kauf. Der von der Beschwerdeführerin angerufene Anspruch auf Schutz des berechtigten Vertrauens als Ausfluss des in Art. 4 BV enthaltenen Gebots von Treu und Glauben muss in diesem Lichte relativiert werden, zumal auch das Interesse an der richtigen Durchsetzung des objektiven Rechts und jenes des Vertrauensschutzes gegeneinander abgewogen werden muss. Überwiegt wie im vorliegenden Fall das öffentliche Interesse an der Anwendung des positiven Rechts - die Sicherheit der Passagiere geniesst Priorität, alle anderen privaten Interessen haben daher zurückzutreten -, so muss sich der Bürger unterziehen (BGE 116 Ib 187 E. 3c; Rhinow René / Krähenmann Beat, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Ergänzungsband, Basel / Frankfurt am Main 1990, Nr. 74/B/VIII und Nr. 75; Haefliger Arthur, Alle Schweizer sind vor dem Gesetze gleich, Zur Tragweite des Artikels 4 der Bundesverfassung, Bern 1985, S. 220/21). Der Einwand der Beschwerdeführerin, sie hätte die Schiffe nicht bauen lassen und in Betrieb genommen, wenn ihr von Anfang an klar und unmissverständlich mitgeteilt worden wäre, dass die Schiffe eine Drei-Mann-Besatzung gebrauchten, kann demnach nicht gehört werden. Die Beschwerdeführerin hat in voller Kenntnis ihres Unternehmer- und Betriebsrisikos die Schiffe erstellen lassen; wenn sich die Erwartungen der Beschwerdeführerin hinsichtlich der Anzahl Besatzungsmitglieder für den Schiffsbetrieb nicht in ihrem Sinn erfüllt haben, so ist dies eine nachträglich eingetretene Tatsache, die in Kauf zu nehmen ist. 4. Die Beschwerde ist daher abzuweisen. Es bleibt der Beschwerdeführerin im weitern aber unbenommen, ob sie die Fahrgastzahl ihrer Schiffe

auch zukünftig freiwillig auf 300 Fahrgäste beschränkt haben will; es versteht sich dabei von selbst, dass sie bei der zuständigen Bewilligungsbehörde ein Gesuch um Erhöhung der Fahrgastzahl entsprechend der hier erforderlichen Anzahl Besatzung einreichen darf. 5. Die Beschwerdeführerin hat als unterliegende Partei die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG). 6.a. Die GCV verlangt von der Beschwerdeführerin und vom BAV je eine Parteientschädigung von Fr. 1000.-. Zur Begründung des Antrages macht sie sinngemäss geltend, dass der Rechtsschutz ihrer Mitglieder mittels der Mitgliederbeiträge finanziert werde (BGE 108 V 271); es spiele daher keine Rolle, dass sie keine Kosten für einen Rechtsvertreter zu bezahlen habe. Es ist davon auszugehen, dass die GCV im Beschwerdeverfahren vor dem EVED ganz obsiegt hat, da die Schiffsbesatzung gemäss ihrem Antrag auf drei Mann erhöht worden ist. Dieses Ergebnis ist im Beschwerdeverfahren vor dem Bundesrat bestätigt worden, so dass vom Grundsatz her ein Anspruch auf die Ausrichtung einer Parteientschädigung besteht (Art. 64 VwVG). Was die Bemessung der Parteientschädigung anbelangt, so hat sich die GCV in beiden Beschwerdeverfahren nicht vertreten lassen; es sind ihr daher von diesem Gesichtspunkt her keine Kosten erwachsen. Es trifft aber zu, dass zur Interessenwahrung ein relativ hoher Arbeitsaufwand notwendig war, der

E. 7

den Rahmen des sonst Üblichen und Zumutbaren überschritten hat (BGE 113 Ib 356 E. 6a, BGE 110 V 81 E. 7). Gemäss dem Antrag der GCV sind daher die Parteikosten im Betrage von Fr. 1000.- der unterlegenen Beschwerdeführerin aufzuerlegen. Dem BAV werden dagegen als Bewilligungsbehörde keine Parteikosten auferlegt. 6.b. Der SEV hat keinen Antrag auf Zusprechung einer Parteientschädigung gestellt. Trotzdem ist dem SEV eine solche wie für die GCV von Amtes wegen zuzusprechen, da auch ihm notwendige und verhältnismässig hohe Kosten erwachsen sind (Art. 8 der V vom 10. September 1969 über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren, SR 172.041.0).

E. 8

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali JAAC 58.45 - Entscheid des Bundesrates vom 24. März 1993 In Verwaltungspraxis der Bundesbehörden Dans Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération In Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione Jahr 1994 Année Anno Band 58 Volume Volume Seite --- Page Pagina Ref. No 150 002 171 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert. Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale. Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.