



# Mehr als nur Beiboot

*Auf größeren Motor- oder Segelyachten gehört ein Dingi beinahe zur Standardausrüstung. Ob klassisches Schlauchboot mit Ruder oder modernes RIB mit Außenbordmotor – spätestens wenn die Yacht vor Anker liegt, wird das Beiboot zum unverzichtbaren Shuttle für Landgänge. Rechtlich ist jedoch nicht jedes Beiboot bloß „Zubehör“ des Mutterschiffes.*

Nach österreichischem Schiffs-fahrtsrecht kann ein Beiboot als Ausrüstung des Haupt-fahrzeuges gelten. In diesem Fall erhält es grundsätzlich keine eigen-ständige Kennzeichnung, sondern eine Kennzeichnung in der Form „Beiboot zu ...“, gefolgt vom Kenn-zeichen des Mutterschiffes. Dieses Beiboot ist somit rechtlich dem Hauptfahrzeug zugeordnet. Es kommt jedoch dabei auch auf die Ausgestaltung und Motorisierung des Beiboats an.

Davon zu unterscheiden sind Beiboote, die tatsächlich als eigen-ständige Fahrzeuge betrieben werden. Dies kann insbesondere dann relevant werden, wenn das Beiboot unabhängig vom Mutterschiff ge-nutzt oder dauerhaft getrennt stati-oniert wird. Ob eine eigene Zulas-sung erforderlich ist, hängt daher nicht allein von der Größe oder Motorisierung ab, sondern auch von der konkreten rechtlichen Ein-ordnung und dem vorgesehenen Einsatz.

Interessant ist auch die Kenn-zeichnung. Das österreichische

Recht verlangt für Beiboote im laufenden Betrieb nicht zwingend die vollständige Anbringung eines amtlichen Kennzeichens. Ausrei-chend sind vielmehr der Name des Mutterschiffes (bzw. das Kennzei-chen) mit dem Hinweis auf die Eigenschaft als Beiboot sowie ge-gebenenfalls weitere Angaben, die eine Identifizierung des Eigentü-mers ermöglichen.

## DAS DINGI IM AUSLAND

Besondere Aufmerksamkeit ver-dient die Fahrt ins Ausland. Viele österreichische Eigner verbringen den Sommer in der Adria, insbe-sondere in Kroatien. Dort richtet sich die Rechtsstellung des Bei-bootes ausschließlich nach kroa-tischem Seerecht.

Ob ein Beiboot als Teil der Aus-rüstung der Yacht gilt oder selbst registrierungs- bzw. abgabepflichtig wird, hängt unter anderem von Länge, Motorleistung und der Art der Verwendung ab – pauschale Aussagen sind daher kaum mög-lich. Wer ein stärker motorisiertes Schlauchboot mitführt oder dieses

unabhängig von der Yacht ver-wendet, sollte die jeweils geltenden nationalen Vorschriften vor Reise-antritt sorgfältig prüfen.

Auch versicherungsrechtlich lohnt sich ein Blick in die Polizze. Nicht jede Kasko- oder Haft-pflichtversicherung des Mutter-schiffes umfasst das Beiboot auto-matisch. Häufig bestehen Höchst-grenzen hinsichtlich Größe oder Motorleistung oder das Beiboot ist nur dann mitversichert, wenn es ausdrücklich in der Polizze ange-führt ist.

Die Quintessenz lautet daher: Ein Beiboot ist rechtlich keines-wegs bloß ein Zubehör. Bereits Fra-gen der Zulassung, Kennzeichnung und Versicherung unterscheiden sich von jener des Mutterschiffes. Spätestens beim Törn ins Ausland empfiehlt sich daher eine rechtliche Kontrolle der Borddokumente und der regionalen Bestimmungen.

Wer hier sorgfältig vorbereitet ist, erspart sich unangenehme Überraschungen bei Kontrollen und kann die Freiheit auf dem Wasser unbeschwert genießen. ●



FOTO: HARRI SKRACH

### MICHAEL SEDLACEK

ist Anwalt, Rechts-experte und Skipper mit Sitz in Lilienfeld und St. Pölten.

➔ [www.anwaltskanzlei-sedlacek.at](http://www.anwaltskanzlei-sedlacek.at)