

Schifffahrtsrecht

Alte Schiffe, Vorschriften und Behörden

von Prof. Dr. Reinhard Bach,

1. Vorsitzender der Gemeinsamen Kommission für Historische Wasserfahrzeuge (GSHW)

Die dreijährige Amtsperiode des derzeitigen Vorstandes der GSHW endet im Frühjahr. Viel Mühe für eine ausführliche Bilanz wird es nicht geben, angesichts der sich ankündigenden Herausforderungen der unmittelbaren Zukunft. Zu diesen Herausforderungen gehört vor allem die mit dem *Inkrafttreten der neuen Sicherheitsrichtlinie* verbundene Übernahme hoheitlicher Aufgaben durch die GSHW. Denn eines der Ergebnisse unserer Verhandlungen besteht bekanntlich darin, dass Sicherheitszeugnisse für Schiffe bis 15m Rumpflänge künftig nicht mehr durch die See-Berufsgenossenschaft (SEEBG), sondern durch die GSHW ausgegeben werden und damit auch rechtlich von ihr allein zu verantworten sind. Die *Mitglieder der Registerkommission*, die für alle Traditionsschiffe nach Vorlage des Betreiberkonzeptes und dem Nachweis der historischen Signifikanz ein befürwortendes oder ablehnendes Votum aussprechen, werden auf Vorschlag der GSHW und der SEEBG für jeweils zwei Jahre als unabhängiges Expertengremium vom Ministerium berufen.

Und es wird, so ist es neuerdings wieder vom Bundesverkehrsministerium angekündigt, mit erhöhter Dringlichkeit an einer *gesetzlichen Regelung* für den Betrieb derjenigen Wasserfahrzeuge gearbeitet, die weder als Traditionsschiffe noch „ursprünglich als Sportboote gebaut“ wurden. Auch hier wird die GSHW als Dachverband und bisher einziger Ansprechpartner der Bundesregierung in Sachen Traditionsschiffahrt gefordert sein. Darüber hinaus rollt im Zuge der Anpassung an das Europäische MoU – Memorandum of Understanding – eine *Überarbeitung der Sport-Seeschifferscheinverordnung* auf uns zu, die bekanntlich auch die Besetzungsvorschriften für Traditionsschiffe regelt. Derzeit bemüht sich die GSHW in dem für Befähigungsnachweise eingerichteten Lenkungsausschuss des Bundesverkehrsministeriums darum, zusätzliche Prüfungsanforderungen für den bisher lediglich auf einen Erfahrungsnachweis gestützten Erwerb des Traditionsschifferscheins zu verhindern.

Strategische Fragen

Angesichts dieser Situation und angesichts der äußerst vielschichtigen Erfahrungen, die wir in der jüngsten Vergangenheit, insbesondere im Zuge des zweijährigen „Ringens“ um die neue Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe gesammelt haben, stellen sich Fragen von strategischer Bedeutung. *Was beinhaltet Interessenvertretung, wenn hoheitliche Aufgaben im Rahmen der Zulassung von Traditionsschiffen wahrgenommen werden?* Ist die GSHW als Dachverband der Traditionsschiffahrt effektiv aufgestellt? Kann die GSHW in ihrer jetzigen Form überhaupt in ausgewogener Weise die gesamte nationale Szene historischer Wasserfahrzeuge einschließlich der verschiedensten Betreibermodelle vertreten, wenn es um die geplante Richtlinie für „sonstige Wasserfahrzeuge“, also vor allem auch um die hunderte von ehemaligen Berufsschiffen geht, die heute unter anderem die Museumshäfen bevölkern?

Einem klaren Nein, das hier auf den ersten Blick geboten scheint, muss ein Appell nach besonnenem Handeln hinzugefügt werden. Denn nur eine vernünftige Koordination unterschiedlicher Sichtweisen der lockerer oder straffer organisierten Betreiber historischer Wasserfahrzeuge auf der Ebene ihrer nationalen Vertretung kann eine entsprechende

Einflussnahme auf gesetzliche Regelungen sichern. Diese Koordination zu organisieren erscheint machbar, stelle aber auch angesichts der äußeren Zwänge und zu erwartender Auflagen nicht eben die geringste Herausforderung dar.

Die GSHW wird aus diesem Grund im Dezember einen zentralen Meinungs austausch ihrer Mitglieder organisieren, bei dem es um die Zukunftsfragen der *Gestaltung der Interessenvertretung der Traditionsschifffahrt* in Deutschland gehen soll. Hier wollen wir auch unseren bereits vorgestellten *Satzungsentwurf* noch einmal grundsätzlich auf den Prüfstand stellen. Es soll hierbei nicht nur um mehr Transparenz und gerechtere Verteilung der Möglichkeiten der Einflussnahme gehen, sondern auch um ein wesentlich höheres Maß an gegenseitiger Abstimmung. Vorhandene Kompetenz soll auch durch personelle Verstärkung besser in die Arbeit der GSHW einfließen, *ohne* damit einen Rückfall in lähmende Prozeduren oder aber Handlungsunfähigkeit gegenüber dem Gesetzgeber und seinen Behörden herauf zu beschwören.

Derzeit befindet sich die *neue Sicherheitsrichtlinie* in der so genannten Rechtskonformitätsprüfung auf Bundesebene und im Notifizierungsverfahren der EU. Gleichwohl war der Kriterienkatalog der Registerkommission, der selbst nicht Bestandteil der Richtlinie ist, kürzlich erneut Gegenstand eines handfesten Tauziehens zwischen SEEBG und GSHW. Das Verkehrsministerium entschied hier zugunsten der von unserer Seite vorgetragenen Position, was unter anderem zu der klaren Aussage führte, dass *die Entscheidung über die historische Signifikanz von Wasserfahrzeugen ausschließlich bei der GSHW*, nicht bei der SEEBG liegt. Solche Entscheidungen sind sachlich begründet, sie weisen letztlich der GSHW eine weiter steigende Verantwortung zu und sie sollten auf gar keinen Fall mit Häme oder dem alten Kriegsgeschrei gegen die SEEBG begleitet werden. Da sich die GSHW mit ihrer Arbeit stabilisiert hat und im Zuge der äußerst zähen Verhandlungen um die neuen rechtlichen Regelungen für Traditionsschiffe als ein Partner mit Augenmaß erwies, konnte sich auch die SEEBG als Behörde des Bundes auf unser Anliegen zu bewegen. Wir gehen davon aus, dass sich dies auch im Ergebnis der Tätigkeit unserer zuletzt mit der SEEBG gebildeten paritätischen Arbeitsgruppe niederschlagen wird, wo im Auftrag des Verkehrsministeriums ein möglichst standardisierter Schlüssel zur Frage der *Betreibermodelle von Traditionsschiffen* erarbeitet wird. Und wir hegen die Hoffnung, in der Frage des *Erlasses der Mineralölsteuer für Traditionsschiffe* doch noch zu einem Durchbruch zu kommen.

(PIEKFALL – Mitteilungsblatt für Freunde des Gaffelriggs Nov. 2007)