

## **GSHW – Entwurf der neuen Sicherheitsrichtlinie – Unsere Forderungen im Überblick:**

Wir haben Ende des Jahres 2016 einen 16-seitigen Fragenkatalog an das BMVI zum vorliegenden Entwurf der neuen SiRi gesendet – dieser wurde ebenso wie unsere erste Stellungnahme auf den Entwurf im Oktober 2016 bis heute nicht beantwortet.

### **Der wichtigste Punkt vorab:**

Gespräche / runder Tisch gemeinsam mit dem BMVI und den Betreibern/Dachverband GSHW über eine umsetzbare, von allen Seiten getragene Sicherheitsrichtlinie, die die Besonderheiten **aller** historischen Wasserfahrzeuge/traditionellen Schiffe und deren Betriebsform berücksichtigt.

### **Unsere Forderungen / Positionen dazu lauten:**

#### **Umsetzbare Anforderungen an die Schiffssicherheit von Traditionsschiffen**

Der vorliegende Entwurf sieht weite Teile der für Berufsschiffe geltende technische Sicherheitsvorschriften auch für historische Wasserfahrzeuge vor ohne deren bauliche Besonderheiten und deren Organisationsstruktur zu berücksichtigen. Lediglich durch die Schaffung eines Ermessensspielraumes der BG Verkehr sollen diese Anforderungen im Einzelfall gemildert werden können. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass es einen hohen Ermessensspielraum gibt. Allerdings verlagert diese rechtliche Konstruktion die Verantwortung für die Entscheidung über das Sicherheitsniveau allein auf die BG Verkehr. Die Grundsatzentscheidung, welche Abstriche –im Vergleich zur Berufsschiffahrt- bei technischen Sicherheitsvorschriften gemacht werden können, muss aber soweit möglich der Ordnungsgeber treffen. Die Anforderungen sind in weiten Teilen technisch nicht oder nur mit so hohen finanziellen Mitteln zu bewerkstelligen, welche ein Großteil der gemeinnützig tätigen Vereine/Betreiber nicht aufbringen kann.

Wir fordern für Traditionsschiffe technisch umsetzbare, mit entsprechenden Übergangsfristen –wie sie auch sonst in der Schifffahrt üblich sind- versehene Sicherheitsanforderungen. Hierbei sollten die sehr unterschiedlichen Schiffsklassen und Fahrtgebiete der Schiffe Berücksichtigung finden. Wir möchten mit dem BMVI in einen Dialog über die neuen Vorschriften eintreten zu jeder Einzelvorschrift eine Lösung zu finden, die technisch umsetzbar und unter dem Gesichtspunkt des gewollten Erhalts der Traditionsschiffahrt finanziell in Abwägung mit einem möglichen Sicherheitsgewinn möglich ist. Die GSHW und einige Mitglieder arbeiten derzeit mit Hochdruck an einem Entwurf mit umsetzbaren Vorgaben und Alternativformulierungen.

#### **Erhalt aller historischen Wasserfahrzeuge/Traditionsschiffe unter deutscher Flagge**

Der derzeitige SiRi-Entwurf wird für ca. 90% der Traditionsschiffe zur Einstellung ihres Betriebes führen. Neben den anzupassenden Sicherheitsauflagen an die Besonderheit der Schiffe ist auch die Definition des Begriffes „Traditionsschiff“ im Zusammenhang mit den derzeitigen EU-Verhandlungen zur Fahrgastschiffrichtlinie anzupassen.

#### **Ausbau und damit langfristiger Erhalt der traditionellen Schifffahrt unter deutscher Flagge**

Derzeit ist ein „Closed-Shop“ im Entwurf enthalten - nur Schiffe, welche vor 1965 gebaut wurden, haben eine Chance auf Zulassung als Traditionsschiffe. Es wird somit keine „neuen“ Zulassungen mehr geben, die Szene „überaltern“.

Auch später gebaute Wasserfahrzeuge werden früher oder später in Bezug auf ihre baulichen, anwendungsbezogenen Besonderheiten einmal traditionelle, historisch erhaltungswürdige Schiffe für die Zukunft werden. Diese gilt es in EU rechtskonformer Weise einzubeziehen.

## **Anerkennung der Gemeinnützigkeitsbescheinigung / Gleichstellung mit eingetragenen Vereinen**

Im Entwurf ist ein Wirtschaftsgutachten durch einen Wirtschaftsprüfer/Steuerberater zur Mittelverwendung vorgesehen, wodurch den Vereinen hohe zusätzliche Kosten und zusätzlicher Verwaltungsaufwand bei den ehrenamtlich betriebenen Vereinen entstehen. Dieses Gutachten enthält aber gegenüber der vom Finanzamt intensiv geprüften Gemeinnützigkeit gem. § 52 AO von Vereinen keinen Mehrwert. Daher sollte aus diesem Grund für die BG Verkehr, Dienststelle Schiffsicherheit diese Prüfung eine ausreichende Begründung der Gemeinnützigkeit/Mittelverwendung sein. Es müssen die Betreibervereine ebenso wie alle in Deutschland anerkannten Vereine die gleichen Rechte und Pflichten haben ohne die Anerkennung als Traditionsschiff befürchten zu müssen, was auch die Zahlung von Aufwandsentschädigungen und Beschäftigung von Personen innerhalb der Vereinsverwaltung umfasst.

## **GutachterInnen Historizität / Sachverständige Schiffsicherheit**

Der derzeitige Entwurf sieht eine fachkundige Stelle für die Begutachtung der Historizität vor, ohne diese zu benennen. Sachverständige für Schiffsicherheit sind im Entwurf nicht vorgesehen, es werden „anerkannte Organisationen“ zur Abnahme der Schiffsicherheit gefordert. Die bekannten „anerkannten Organisationen“ haben keine Richtlinien für Traditionsschiffe. Wir fordern die Anerkennung von Gutachten der vereidigten Sachverständigen für Schiffsicherheit und die Benennung von fachkundigen Stellen für die Historie, hier u.a. das dt. Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, da dieses in der Schifffahrt international anerkannt ist und damit für die Traditionsschiffe in internationaler Fahrt und deren dortige Anerkennung eine maßgebliche Rolle spielt.

## **Ausbildung / Gesundheitsprüfung der Crew an Bord von Traditionsschiffen**

Es werden Anforderungen in Anlehnung an die Berufsschifffahrt gestellt, ohne die Ehrenamtlichkeit dieser Menschen und die besondere Betriebsform der Schiffe zu berücksichtigen. Die Anforderungen, die an Berufsseeleute gestellt werden sind in der Berufsschifffahrt durchaus sinnvoll und werden von uns auch als sinnvoll erachtet. Allerdings sind die physischen Anforderungen an Traditionsschiffsbesatzungen bei weitem geringer, als die diejenigen der Berufsschifffahrt. Neben der hohen, schon immer an Bord von Traditionsschiffen gelebten Eigenverantwortung der Ehrenamtlichen gegenüber Gästen und dem Schiff selbst müssen Anforderungen an Ausbildung und Gesundheitslehrgängen an die Besonderheit des Betriebes mit ehrenamtlichen Personen angepasst werden.

Auch kann der „Passagier“ auf Traditionsschiffen nicht mit dem Passagier auf einem Passagierschiff verglichen werden, denn letzterer kommt mit gänzlich anderen Sicherheitserwartungen an Bord. Am Ende müssen sowohl Ausbildungsanforderungen als auch Gesundheitsprüfungen von ehrenamtlichen Vorständen kontrolliert werden, denn diese sind verantwortlich für die Besetzung der Schiffe. Die Vereine verfügen aber –anders als Reedereien nicht über eigene Personalbüros und können eine solche Kontrolle nicht gewährleisten.

## **Schiedsgericht bei Streitigkeiten über die Zulassung als Traditionsschiff**

Im Entwurf ist kein Verfahren vorgesehen um gerichtliche Auseinandersetzungen zu vermeiden, räumt aber gleichzeitig der BG Verkehr einen hohen Ermessensspielraum ein. Es bleibt bei Streitigkeiten bisher nur der Klageweg vor dem Verwaltungsgericht. Dieser ist kosten- und zeitaufwendig und führt dazu, dass durch die Dauer dieser Verfahren ohne Einkünfte die klagenden Vereine dies nicht überleben werden. Wir fordern eine Schieds- / Einigungsstelle welche bei Streitigkeiten zunächst angerufen werden kann. Sollte die BG Verkehr von einem Einigungsvorschlag abweichen wollen, wäre dies von der BG Verkehr entsprechend zu begründen. Mitwirkende sollten entsprechende neutrale Sachverständige (Sicherheit / Historie / Mittelverwendung), BG Verkehr, der Dachverband GSHW sein sowie ggfs. juristische VertreterInnen bzw. Sachkundige der Parteien.