

Dr. Claudia & Wolfgang Schaake-Stiftung

Fährhausstr. 25
22085 Hamburg

Tel.: 040. 22716520
Fax : 040. 2201775
Mail: info@stiftung-schaake.org
Hamburg, den 28.10.13

Betr.: Verabredungen zur neuen Sicherheitsrichtlinie Traditionsschiffahrt

Die gegenwärtige Diskussion um die Handhabung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe in der Vergangenheit, die Auswirkungen des Anwendungserlass des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 03.07.13 auf die Erteilung oder Verlängerung von Sicherheitszeugnissen oder aber die in Planung befindliche Neufassung einer Sicherheitsrichtlinie sollte in der Öffentlichkeit wieder versachlicht werden.

Alle Beteiligte, insbesondere die Betreiber historischer Wasserfahrzeuge, sollten bedenken:

Gäbe es keine Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe nach nationalem Recht und bieten Betreiber historischer Fahrzeuge Fahrten mit mehr als 12 Gästen an Bord an, unterlägen sie Anwendungsbereich der europäischen Fahrgastschiffsrichtlinie 2009/45/EG, mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen an die Sicherheitsanforderungen. Dies würde zwangsläufig das Aus für die Mehrzahl der Betreiber bedeuten.
Das bedeutet:

Jede nationale Richtlinie für historische Fahrzeuge, die den Ausnahmetatbestand des Artikels 3 Absatz 2a) v) der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie erfüllt, ist besser als gar nichts.

Jede Richtlinie, die einen Ausnahmetatbestand formulieren soll, muss Einschränkungen des betroffenen Anwenderkreises konstituieren. Dies geschieht bei der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe 1.) über die Legaldefinition des historischen Wasserfahrzeuges und 2.) den Anforderungen an ein Betreiberkonzept.

1. Dabei ist die Legaldefinition ein unbestimmter Rechtsbegriff, der der Berufsgenossenschaft einen nicht unerheblichen Ermessenspielraum bei der Bewertung einräumt. Dies mag im Einzelfall für einen Betreiber zu einer Ablehnung führen, in der Gesamtheit dürfte es aber zu positiven Bescheiden Pro Betreiber führen. Je weiter der unbestimmte Rechtsbegriff durch den Normgeber ausgefüllt wird – siehe den Anwendungserlass vom 03.07.13 – desto geringer wird der Ermessenspielraum. Darüber hinaus muss die Berufsgenossenschaft die einschlägige Rechtsprechung beachten, die beim OVG Hamburg bekanntlich sehr restriktiv ist, siehe die Entscheidung OVG Hamburg, die sogar von überhaupt keinem Beurteilungsspielraum der Berufsgenossenschaft ausgeht (Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 1. Senat, Beschluss vom 08.10.2009, 1 Bs 174/09, § 1 Abs 3 SportSeeSchV, § 5 SchSG, EGRL 45/2009)

Die Überlegung, für die Überprüfung der „Historizität“ externen Sachverstand beizuziehen, ist sicherlich ein gangbarer Weg, bestehende Disharmonien der beteiligten Kreise abzubauen. Es ist aber wenig wahrscheinlich anzunehmen, dass man auf die Zusammensetzung einer Kommission mit dem Ziel einer weniger restriktiven Begutachtung Einfluss

Bankverbindung
Hamburger Sparkasse
Kto: 1229130685
Blz: 200 505 50

Anerkannt durch:
Justizbehörde Hamburg
Az.: 922.48-111 (2320)

FA Hamburg-Nord
Steuer-Nr.: 17/405/03371

nehmen kann. Bedenkenswert schein auch, dass eine Kommission aus Schifffahrtssachverständigen und Historikern nicht ehrenamtlich arbeiten würde, also im Zusammenhang mit der Anerkennung oder Fortschreibung der Sicherheitszeugnisse deutlich höhere Kosten entstehen als bisher.

2. Darüber hinaus gehört zur Legaldefinition - und damit zum Prüfungsgegenstand - das sog. Betreiberkonzept, das erfordert, dass der Betrieb des Fahrzeuges ausschließlich ideellen Zwecken dient. Sofern das Fahrzeug von einem gemeinnützigen Verein betrieben wird, reicht es hier nicht aus, dass der betreibende Verein vom zuständigen Finanzamt für Körperschaften einen Freistellungsbescheid bekommen hat, denn den erhält er auch, wenn er einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb neben seinem ideellen Tätigkeitsbereich unterhält.

Die Abgrenzung zwischen

ideellem Zweckbetrieb = Voraussetzung der Anerkennung
und
wirtschaftlichem Geschäftsbetrieb = Ablehnung der Anerkennung

ist sicherlich in manchen Fällen eine Gratwanderung. Kontraproduktiv ist es jedoch, wenn die tatsächliche Geschäftsführung des Vereins von dem in der Satzung definierten ideellen Zwecken abweicht. Lassen die angebotenen Gästefahrten keinen Hinweis auf die Erfüllung der ideellen Zwecke zu oder aber vermitteln z. B. die auf der eigenen Homepage veröffentlichten Reiseberichte den Eindruck einer reinen Urlaubsveranstaltung, dann fehlt es sicherlich an der erforderlichen Sensibilität.

Für Diejenigen, die sich mit der steuerlichen Seite bei als gemeinnützig anerkannten Vereinen nur oberflächlich auskennen:

Die Vereine müssen alle drei Jahre eine Körperschaftssteuererklärung mit Einnahme/Überschussrechnung (§ 4 Abs. 3 EStG) oder eine Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung für jedes Jahr (§ 4 Abs. 1 EStG) einreichen. Auf der Grundlage dieser Erklärung – letztlich nur nach einer Plausibilitätsprüfung – wird der Verein unter dem Vorbehalt der Nachprüfung veranlagt und der Freistellungsbescheid erteilt. Soll der Freistellungsbescheid als Grundlage ausreichen, das Betreiberkonzept im Sinne der Richtlinie zu verifizieren, so müssten die Jahresabschlüsse mit einem uneingeschränkten Prüfungsvermerk eines Wirtschaftsprüfers versehen sein. Dies wäre mit nicht unerheblichen Kosten verbunden. Außerdem könnte ein Sicherheitsattest immer nur für drei Jahre erteilt werden, entsprechend der Gültigkeitsdauer des Freistellungsbescheides

Wolfgang Schaake