

Seetagebuch

Ein Logbuch ist auf jeder Yacht bekannt, jedenfalls auf jeder Yacht, die ein verantwortungsbewusster Skipper führt. Besondere Vorkommnisse an Bord, Zusammenstöße mit anderen Booten oder Hilfeleistungen hält jeder von uns in irgendeiner Form schriftlich fest; doch mit dieser Freiwilligkeit ist seit Anfang des Jahres Schluss. Mit der neuen Seetagebuchverordnung wird aus der Verantwortung eine Gesetzespflicht. Auf jeder seegängigen Yacht – damit dürften geschlossene Yachten über sechs Metern gemeint sein – muss ein Seetagebuch geführt werden. Das ist an und für sich kein Problem. Wir machen einfach alle so weiter wie bisher. In diesem Fall gibt es aber Unklarheiten und sogar Widersprüche von offizieller Seite, die nicht nur die Skipper verunsichern, sondern die der Willkür Tür und Tor öffnen. Uns drohen nicht nur Regeln darüber, dass ein Seetagebuch geführt werden muss, sondern auch wie.

Zwei Merkblätter sind derzeit im Umlauf, die uns Wassersportler aufklären sollen. „Der Staat rechnet ganz entscheidend auf die Eigenverantwortung des Einzelnen“, heißt es da aus dem Bundesverkehrsministerium. Ein wenig undeutlich umschreibt es im weiteren die einzutragenden Inhalte: Der Verantwortliche müsse selbst entscheiden, wie er die Selbstkontrolle gestalte. In einem wird das Ministerium aber deutlich: Ein vorgedrucktes Buch oder ein bestimmtes Schema sei nicht nötig.

Das andere Merkblatt stammt von der Wasserschutzpolizei aus Kiel. Dort heißt es in formellem Amtsdeutsch: „Das Buch muss für jeden Kalendertag in Spalten eingeteilt sein und über ausreichend leere Seiten verfügen. Die Seiten müssen durchnummeriert sein.“ Diese Forderungen stehen in Widerspruch zu den Vorgaben des Bundesministeriums, wie die Wasserschutzpolizei auf Nachfrage auch zugibt. Es sei als hilfreiche Empfehlung zu verstehen.

Lassen wir einmal die Frage nach den Aufgaben der Polizei außer acht – auch wenn dazu sicherlich nicht die Interpretation von Gesetzen zählt. Wir müssen doch befürchten, dass wir in der nächsten Kontrolle der Wasserschutzpolizei in eine Spaltenrazzia verwickelt werden, aus der uns nur der vorausseilende Gehorsam und Kladden mit ausreichend Spalten und Nummern retten. Von Eigenverantwortung oder



Empfehlungen dürfte dann kaum noch die Rede sein. Und der Skipper, der nicht nur mangelhaft, sondern vielleicht sogar falsch informiert ist, wird lieber sein Bußgeld zahlen, statt sich in berechtigtem Bürgerzorn zu üben. Beispiele übertriebener Kontrolltätigkeit der Wasserschutzpolizei gibt es leider zur Genüge.

Warum eine Verpflichtung zu etwas, was sowieso unter verantwortlichen Wassersportlern selbstverständlich ist? Vielleicht hat der Gesetzgeber nur vergessen, die Sportboote wie bisher von der Verpflichtung auszunehmen. Der Verdacht liegt aber nahe, dass die hilfreiche Konkretisierung durch die Wasserschutzpolizei die Kontrollrichtung für die nächste Saison vorgibt.

Klar ist, jede seegehende Yacht braucht ein Seetagebuch – wer es nicht hat, muss bezahlen. Klar ist aber auch: Was der Skipper oder der Verantwortliche einträgt, ist seiner Verantwortung überlassen, die uns allen bekannten Grundregeln sind dafür ein guter Maßstab.

Wenn es denn schon Regularien bedarf, um die Schiffsführer an ihre Verantwortung zu erinnern, wollen wir wenigstens Klarheit über unsere Rechte und Pflichten. Und wenn der Gesetzgeber ein Stück Freiheit der Verantwortung des Skippers überlässt, dann soll es doch bitte dabei bleiben – ohne Angst vor Willkür haben zu müssen.

Markus Drenckhan