

“DAS GANZE LAND EIN FLUSSNETZ”

Die Besonderheiten des chinesischen Binnenwasserverkehrs

Rüdiger Machetzki

III. Nachtrag: Schiffsbergungswesen

Angesichts der starken Kapazitätsauslastung und der teilweisen Überlastung des chinesischen Binnen- wie Küstengewässerverkehrs kann es nicht verwundern, wenn das Land eine wirtschaftsplanerisch kaum vertretbare Rate an gesunkenem Schiffsraumverlust aufzuweisen hatte bzw. aufweist. Die Anstrengungen der Verkehrspolitik und -planung mußten deshalb in entscheidendem Maße darauf ausgerichtet sein, wirkungsvolle zentrale und provinbezogene Organisationen für die Bergung dieses gesunkenen Schiffsraums aufzubauen. So wird der Verlust an Binnen- und Küstenschiffen allein bis in die Jahre vor der Kulturrevolution auf eine Gesamttonnage von ca. 700.000 t geschätzt (1), und ein Bericht der chinesischen Nachrichtenagentur vom Juni dieses Jahres spricht davon, daß allein die für die Küstenschiffahrtzone Süd zuständige “Bergungsgruppe während der letzten 17 Jahre 237 chinesische und ausländische Schiffe geborgen und wieder schiffbar gemacht hat, die zwischen der Mündung des Perlfusses und dem Lang-hua-chiao-Riff auf den Paracel-Inseln in Seenot geraten waren.” (2)

Bereits während der frühen fünfziger Jahre hatten die staatlichen Verkehrsorgane damit begonnen, in Shanghai ein erstes nichtprivates Schiffsbergungszentrum auszubauen. Das dortige Büro für Bergungswesen, das mit Hilfe sowjetischer Berater errichtet worden war, bildete bis 1955 über 100 Bergungs- und Tauchfachleute aus, die später an verantwortlicher Stelle in den Bergungsorganisationen der Provinzen Fukien, Chekiang, Kuangtung, Kiangsu, Hupei und auf der Insel Hainan tätig wurden. 1955 wurden darüber hinaus erstmals Bergungsfachleute zu einem weiteren praktischen Halbjahresstudium nach Polen entsandt, um anschließend die Leitung verschiedener Provinzbergungsbüros zu übernehmen (3).

Können die Jahre 1955-57 als das vorbereitende Stadium zum Aufbau der nationalen Bergungsorganisationen angesehen werden, so wurde 1957 mit dem systematischen Ausbau dieses Systems begonnen, wengleich auch weiterhin nichtzentrale Organisationen wie z.B. die Schiffsbergungsgesellschaft der Provinz Kuangtung operieren konnten.

Das eigentliche Signal für den Beginn des staatlichen Bergungswesens gaben die im Oktober 1957 veröffentlichten “Bestimmungen zur Bergung gesunkener Schiffe” (**打捞船管理辦法**). Diese Bestimmungen wurden zwar vom Staatsrat erlassen und durch das Ministerium für Verkehrswesen in Kraft gesetzt, direkt verantwortlich für ihre Ausarbeitung zeichnete jedoch das Hauptbüro für Wasserverkehrsbau (**航务工程总局**) des Ministeriums für Verkehrswesen, das auch die Kontrolle über die Büros für Bergungswesen (**打捞工程局**) in den wichtigsten Häfen des Landes ausübt (4). Seither hat sich das Bergungswesen der VR China entsprechend dem allgemeinen Ausbau des Wasserverkehrs und der nationalen Häfen weiterentwickelt. Insbesondere die Büros von Shanghai und Canton verfügen heute neben normalen Arbeitsschiffen, die mit Bergungs- und Tauchge-

rät versehen sind, vor allem über seegängige Spezialbergungsschiffe, die auch außerhalb der eigentlichen Küstengewässer zum Einsatz kommen können.

Nachfolgend eine Übersetzung der “Bestimmungen zur Bergung gesunkener Schiffe des Ministeriums für Verkehrswesen der VR China”(5).

(Ein weiterer Nachtrag, Frachtpreisbestimmungen der VR China, wird übersetzt im Oktoberheft von C.a.).

“BESTIMMUNGEN ZUR BERGUNG GESUNKENER SCHIFFE, veröffentlicht durch das Ministerium für Verkehrswesen”, Oktober 1957

Art. 1: Diese Bestimmungen werden erlassen, um die Sicherheit des Wasserverkehrs zu gewährleisten sowie die Bergungs- wie Kontrollarbeit für gesunkene Schiffe zu verstärken.

Art. 2: Ausgenommen Kriegs-, Holz- und Segelschiffe gelten diese Bestimmungen für gesunkene Schiffe in den Hoheitsgewässern und Flüssen der VR China, einschließlich der Schiffskörper, des Schiffszubehörs und aller Güter.

Art. 3: In folgenden Fällen muß die Bergung eines gesunkenen Schiffes vorgenommen werden: 1) Ein gesunkenes Schiff, das den Schiffsverkehr, den Ausbau von Wasserstraßen oder Bauvorhaben behindert. 2) Ein gesunkenes Schiff, dessen Wiederherstellung und -verwendung rentierlich ist. 3) Ein gesunkenes Schiff, dessen Wiederherstellung und -verwendung zwar nicht rentierlich ist, aber dessen Abwrackung rentierlich ist.

Art. 4: Bei einem gesunkenen Schiff, das die Sicherheit des Schiffsverkehrs ernsthaft gefährdet, haben die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe das Recht, die Bergung vorzunehmen bzw. die Abwrackung und den Abtransport. Die anzuwendenden Maßnahmen müssen jedoch dem Eigner des gesunkenen Schiffes mitgeteilt werden. Wenn der Eigner des gesunkenen Schiffes nicht bekannt ist oder keine Möglichkeit zur Benachrichtigung besteht, muß eine öffentliche Bekanntmachung in den jeweiligen örtlichen und in den zentralen Zeitungen vorgenommen werden.

Art. 5: Bei einem gesunkenen Schiff, das den Schiffsverkehr, den Ausbau von Wasserstraßen oder Bauvorhaben behindert, müssen die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe den konkreten Umständen entsprechend eine Antragsfrist und Bergungsfrist festlegen und sie dem Eigner des gesunkenen Schiffes mitteilen oder öffentlich bekanntmachen.

Der Eigner des gesunkenen Schiffes muß innerhalb dieser festgelegten Frist den Antrag einreichen und die Bergung vornehmen. Ist das nicht der Fall, dann sind die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe berechtigt, die Bergung vorzunehmen oder die Abwrackung und den Abtransport.

Art. 6: Für ein gesunkenes Schiff, das nicht unter die Bestimmungen von Art.5 fällt, muß der Eigner des gesunkenen Schif-

fes innerhalb eines Jahres vom Tage des Sinkens an eine Frist für die Bergungsplanung und -durchführung angeben und nach Genehmigung durch die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe die Bergung vornehmen.

Art. 7: Ausgenommen der Fall, daß der Eigner des gesunkenen Schiffes wegen besonderer Umstände bei den für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organen um eine Fristverlängerung nachgekommen ist und diese genehmigt wurde, gehen die betreffenden Eignerrechte des versunkenen Schiffes unter folgenden Tatbeständen verloren:

1. Für ein gesunkenes Schiff, das den Schiffsverkehr, den Ausbau von Wasserstraßen oder Bauvorhaben behindert, wird der Antrag nicht innerhalb der Antragsfrist gestellt, oder die Abtretung ist nicht klar bestätigt worden, oder die Bergungsarbeiten sind bei Auslauf der Bergungsfrist nicht beendet.
2. Für ein gesunkenes Schiff, das nicht unter die Bestimmungen von Art.5 fällt, wird die Bergung nicht innerhalb eines Jahres vom Tage des Sinkens an beantragt, oder die Bergung ist bei Auslauf der Frist für die Arbeitsdurchführung nicht vorgenommen worden.

Art. 8: Ein gemäß den Bestimmungen von Art. 4 durch die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe geborgener Schiffskörper, Schiffsgertät und Güter oder durch Abwrackung gewonnenes Stahl-, Maschinenmaterial usw., deren Lagerung nicht möglich oder schwierig ist, dürfen ihrem Wert gemäß veräußert werden.

Der Eigner des gesunkenen Schiffes kann innerhalb eines Jahres vom Tage des Sinkens an die Rückgabe der geborgenen ursprünglichen Güter oder des durch die Veräußerung der ursprünglichen Güter gewonnenen Ertrages beantragen. Stellt er den Antrag nicht innerhalb der Frist, so sind seine Eignerrechte verloren.

Bei Rückerhalt der ursprünglichen Güter oder des Ertrages muß der Eigner des gesunkenen Schiffes die Unkosten rückerstatten, die durch die Bergung, Lagerung und Veräußerung entstanden sind.

Art. 9: Bergung und Abwrackung eines gesunkenen Schiffes dürfen nur nach Genehmigung erfolgen. Das Recht zur Genehmigung teilt sich wie folgt auf:

1. Für ein gesunkenes Schiff mit mehr als 500 BRT oder mehr als 300 PS Leistung erfolgt die Genehmigung durch das Ministerium für Verkehrswesen.
2. Für ein gesunkenes Schiff, das die vorangehenden Bestimmungen nicht erfüllt, erfolgt die Genehmigung durch die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe. Zugleich wird durch die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe je nach ihrer gesonderten Verwaltungszugehörigkeit um eine Aktenaufnahme beim Mi-

nisterium für Verkehrswesen oder bei den Provinzvolkskomitees nachgesucht.

Art. 10: Ohne eine erteilte Genehmigung darf niemand von sich aus unautorisiert die Bergung oder Abwrackung des gesunkenen Schiffes vornehmen. Gesunkene Werte, die zufällig geborgen werden, müssen an die jeweiligen örtlichen, für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe zur Veräußerung übergeben werden. Durch die betreffenden Organe wird je nach Zustand eine Belohnung gewährt.

Art. 11: Ein gesunkenes Schiff, dessen Wiederherstellung rentierlich ist und das die Sicherheit des Wasserverkehrs nicht ernsthaft behindert, darf nicht abgewrackt werden. Ein Antrag auf Abwrackung eines gesunkenen Schiffes muß ein zuverlässiges Gutachten mitliefern, daß die Wiederherstellung des gesunkenen Schiffes unter keinen Umständen rentierlich ist. Bei der Abwrackung zur Bergung oder zum Abtransport eines Kraftschiffes dürfen Haupt- und Nebenmaschinen, Dampfkessel und andere Dinge nicht im Wasser zerstört werden. Sie müssen im höchsten Maße unbeschädigt geborgen werden und dürfen nur nach einer Sachverständigenprüfung durch die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe veräußert werden.

Art. 12: Die Gutachtertätigkeit für gesunkene Schiffe in allen Gegenden des ganzen Landes wird durch die Fachbehörde für Bergungswesen des Ministeriums für Verkehrswesen verantwortlich durchgeführt. Jedoch können auch die für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe entsprechend den fachlichen Anforderungen die Begutachtung selbst vornehmen.

Andere Organe, Unternehmen oder Einzelpersonen dürfen nur nach Genehmigung der für Hafen- (und Wasserverkehrsangelegenheiten) zuständigen Organe Gutachtertätigkeit für gesunkene Schiffe durchführen, und sie müssen zudem die Gutachterergebnisse an das ursprüngliche Genehmigungsorgan übergeben.

Art. 13: Diese Bestimmungen sind durch den Staatsrat genehmigt und durch das Ministerium für Verkehrswesen veröffentlicht und in Kraft gesetzt.

- 1) Gegenwärtige Planungssituation der Häfen der Volksrepublik China (Fei-ch'ü kang-p'u she-shih hsien-k'uang), Hrsg. Institut für Verkehrsforschung des Ministeriums für Verkehrswesen, Taipei, Oktober 1961 (fortan: Häfen, Taipei), S.144
- 2) SWB, WER, 9. Juli 1975, A 1
- 3) Häfen, Taipei, S. 144
- 4) Ebenda
- 5) Ebenda, S.144-146