



Hanne Marie Segeln e.V., Salinenstr. 20, 17489 Greifswald

Projektgruppe zur Neuordnung des Schifffahrtsrechts
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Stellungnahme zum Entwurf der neuen Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 16.08.2016

04. Oktober 2016

Der vorliegende Entwurf einer neuen Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) des BMVI hat zum Ziel eine dauerhafte Regelungen für den Erhalt der Traditionsschiffahrt sowie die Modernisierung des Schifffahrtsrechts zu schaffen.

Aus Sicht des Hanne Marie Segeln e.V. muss bei einer Neuregelung **gemeinsames Ziel aller Beteiligten** (Gesetzgeber, Vereine, Verbände, Skipper, Stammcrew, Mitsegler) eine **gesunde Traditionsschiff-Flotte** sein.

Besonderes Augenmerk muss auf folgende drei Punkte gelegt werden

- (i) **Sicherheit**,
- (ii) **Ansehnlichkeit und Repräsentation**,
- (iii) **Zugang** für die Allgemeinheit und **Finanzierbarkeit**.

Im Einzelnen:

- (i) Höhere Sicherheitsstandards sind im Sinne unseres Verein, unserer Stammcrew und unserer Mitsegler. Der Grundgedanke **“was sich auf See bewegt muss sicher sein”** steht außer Frage. Die **Verhältnismäßigkeit** muss jedoch gewahrt sein.
- (ii) Ein Traditionsschiff unter deutscher Flagge stellt ein historisches Denkmal in Fahrt dar. Damit sollte, wie man es sich von einem Museum wünscht, ansehnlich und authentisch sein. Dies kann die praktische Vermittlung von traditioneller Seemannschaft oder eine Ähnlichkeit mit einem historischen Fahrzeug beinhalten.
- (iii) Ein Museum ist gewöhnlich für die Allgemeinheit zugänglich und soll nicht nur einem ausgewählten exklusiven Kreis zur Verfügung stehen. Damit sind Museen entweder auf öffentliche Gelder oder eine ausgewogene Eigenfinanzierbarkeit angewiesen.

Der vorliegende Entwurf wird jedoch sowohl der (schriftlich vorliegenden) Absicht des BMVI als auch den Interessen der betreibenden Vereine nicht gerecht. Der Entwurf ist ungenau, wirft eine Vielzahl von Fragen auf und stellt insgesamt den Weiterbetrieb eines Traditionsschiffes unter deutscher Flagge, insbesondere durch ehrenamtliche Mitglieder, in Frage. Grund sind im wesentlichen hohe organisatorische und finanzielle Hürden. Traditionsschiffahrt wird damit in Deutschland nicht mehr als Denkmal in Fahrt erlebbar sein, sondern nur noch in Technikmuseen an Land. Die Betriebs- und künftigen Zugangsbedingungen beenden aktiv die Vielfaltigkeit und den Zugang zu erhaltenem nord-europäischem Kulturgut.



Für uns ergeben sich nachfolgende Kritikpunkte am Entwurf und Fragen an das BMVI:

(i) *Der vorliegende Entwurf festigt fragwürdige Punkte beim Thema Sicherheit.*

(i)a. Unbegründetes Verbot einer Aufwandsentschädigung/Entlohnung:

Traditionsschiffe werden aktuell ehrenamtlich betrieben und geführt. Das Ehrenamt soll durch den vorliegenden Entwurf verschärft werden. Warum sollen Schiffsbetreibern höhere Auflagen erteilt werden als gemeinnützigen Vereinen oder Unternehmen, die beispielsweise Geschäftsführer oder Mitarbeitern, die für den Betrieb notwendig sind, Aufwandsentschädigungen oder Entlohnung zahlen? Analoges gilt für Bootsbauer und Firmen für die Unterhaltung von Anlagen an Bord. Der Sicherheit an Bord und von Schiff kann das Verbot einer Entlohnung sicher nicht dienen. Der Entwurf ist hier ungenau.

Fragen:

Welche rechtlichen Grundlage sieht das BMVI ein solches Verbots im Rahmen des Seeaufgabengesetzes umzusetzen?

(i)b. Undifferenziertheit und Ungenauigkeit:

Die Verordnung scheint Fehler jedweder Art gleichzusetzen. Das legt einen sehr weitreichenden (unverhältnismäßigen) Spielraum nahe. Allerdings sind die Punkte so undifferenziert, dass sie mehr Fragen aufwerfen als das sie Regelungen schaffen. Darüber hinaus werden eine Vielzahl von Begriffen definiert, die jedoch später inhaltlich anders angewendet werden, oder Begriffsfestlegungen fehlen ganz bspw. "Fahrgast" oder fehlende Festlegung des Begriffs "Schiffsbesatzung".

Fragen:

Welcher "Fehler" ist ein "Unfall"?

Was ist ein Fehler an "sonstiger Ausrüstung"?

Wer ist berechtigt einen Fehler zu melden?

Warum hat ein Fehler an einem "sonstigen Ausrüstungsgegenstand" Auswirkungen auf das Sicherheitszeugnis?

Warum wird hier nicht differenziert zwischen weniger Mangel/schwerer Unfall/schwerer Unfall/sehr schwerer Unfall...?

Warum kann es nicht einen Automatismus analog zur technischen Überprüfung von Fahrzeugen geben? Es gibt Fehler bei denen der Betreiber mit zuvor festgesetzten Frist nachweisen muss, wie er diesen abgestellt hat. Die Belegung kann dann beispielsweise durch eine Rechnung eines Fachbetriebes oder eine angemessene Dokumentation im Falle einer ehrenamtlichen Arbeit erfolgen.

Was passiert wenn der Fehler nur auf einer Werft oder auf der Werft im Heimathafen behoben werden kann? Darf das Schiff bei Fehlern ohne Mitsegler in den "Reparaturhafen" verbracht werden?

(i)c. Zu allgemeine Ausnahmeregelungen:

Formulierungen wie "auf Antrag im Einzelfall Ausnahmen von den Anforderungen des Standes der medizinischen Erkenntnisse bewilligen" oder "Die Berufsgenossenschaft kann Ausnahmen zulassen, soweit eine vergleichbare Sicherheit des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist." suggerieren, dass Ausnahmen festgelegt werden könnten. Ohne konkrete Angaben wie eine solche Ausnahme aussehen kann oder wie ein Ausnahmeverfahren aussehen kann, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Regelung nur aufgenommen wird, um Betreiber zu beschwichtigen. Da ferner davon auszugehen ist, dass es nahezu alle Schiffe Ausnahmen benötigen werden, kann hier auch nicht von Einzelfällen die Rede sein.



(ii) Der Entwurf wahrt die Verhältnismäßigkeit nicht:

(ii)a. Gleichstellung mit der Berufsschifffahrt:

Der Entwurf für Traditionsschiffe zieht in vielen Punkten mit der Berufsschifffahrt gleich. Die Verwendung von Ausrüstungsgegenständen aus der Berufsschifffahrt schafft erhebliche Mehrkosten. Traditionsschiffe werden im Gegensatz zu Berufsschiffen in der Regel jedoch nicht im 24h Dauerbetrieb zu allen Jahreszeiten und Wetterbedingungen betrieben. Gewöhnlich ist es nicht im Interesse der Mitsegler trotz 10 Windstärken einen vorgegebenen Zielhafen zu erreichen. Gleichzeitig werden Fahrzeiten auf Traditionsschiffen aber nicht klar als Fahrzeiten für Seeleute anerkannt bzw. als Fahrzeiten für Qualifikationsnachweise auf Sportbooten anerkannt.

Fragen:

Warum sollen die Anforderungen an Ausrüstungsgegenstände für Traditionsschiffe (insbesondere auf kleinen Traditionsschiffen) um ein vielfaches höher als für Sportboote sein?

Warum sind die Besatzungsvorschriften (insbesondere auf kleinen Traditionsschiffen) um ein vielfaches höher als für Sportboote? Warum kann beispielsweise bei einem Skipper eines Sportbootes von einer Seediensttauglichkeit abgesehen werden?

Warum ist eine Ersthelferausbildung für ein Teil der Crew-Mitglieder anstelle medizinischer Lehrgänge nicht ausreichend? Warum ist ein medizinischer Lehrgang für ein Besatzungsmitglied auf einem Sportboot nicht auch notwendig?

Warum gibt es keine Regelung zur gegenseitigen Anerkennung von Fahrzeiten?

(ii)b. Fehlende Abstufungen:

Der Entwurf legt Sicherheitsanforderungen fest, die ungeachtet der Größe, des Typs und der Materialien eines Schiffes gelten. Ein kleines Traditionsschiff aus Holz (mit knapp einer Rumpflänge knapp unter 15m und bei Mehrtagesfahrten mit maximal 12 Personen an Bord) ist eher mit einem Sportboot oder einer historischen Holzjacht als mit einem Fahrgastschiff vergleichbar.

Fragen:

Was sind die existentiellen Unterscheidungen zwischen einem (ggf. auch gewerbsmäßigen/gewerblichen) Sportboot und einem Traditionsschiff, die höhere Ausrüstungsvorschriften und Besatzungsvorschriften fordern?

Kann ein Boot welches vormals Traditionsschiff war künftig auch als Sportboot betrieben werden?

(ii)c. Fahrgast:

Der Begriff eines Fahrgastes an Bord ein Traditionsschiff ist nicht zutreffend. Ein Traditionsschiff ist kein Verkehrsmittel das genutzt wird um ein Zielort zu erreichen. Im Gegensatz zu Fährüberfahrten, Hafenrundfahrten und Kreuzfahrten, wird der Mitsegler aktiv und sportlich mit einbezogen. Er erlebt das traditionelle Handwerk nicht nur als Ereignis, sondern soll traditionelles Handwerk erlernen. Ziel davon ist es traditionelles Handwerk weiterzugegeben. Vergleichbar ist dies mit einem Lehrgang auf einem Sportboot bei dem bestimmte Segeltechniken vermittelt werden.

Fragen:

Auf welcher Grundlage sollen Mitsegler/Trainees als Fahrgast bezeichnet werden?

Dürfen Fahrgäste aktiv an Manövern und am Bordalltag beteiligt werden?

(ii)d. Unverhältnismäßige technische Anforderungen:

Viele technische Anforderungen sind für kleine Traditionsschiffe unverhältnismäßig u.a. Fluchtwege, Brandschutz, Lüftungssysteme, Hauptmaschinenräume und möglicher Weise auch an den Grenzen der technischen Machbarkeit.

Fragen:



Auf welcher Grundlage gehen die Anforderungen an kleine Traditionsschiffe weit über die von Sportbooten hinaus?

Bei Oldtimern werden Grenzen der Machbarkeit angesetzt. Warum ist dies nicht auch bei Traditionsschiffen möglich?

Warum entscheidet alleine zuständige Berufsgenossenschaft von welchen technischen Anforderungen abgesehen oder vorläufig abgesehen werden kann; wäre es aufgrund der offenen Regeln sinnvoll Gutachter vorzusehen?

Der Begriff Verschlusszustand unklar. Sind damit Seewasserblenden überall Vorschrift? Sind davon auch bruchsichere Polycarbonate betroffen?

Was ist "anerkannter Schiffbaustandard" bei Holzschiffen?

(ii)e. Wirtschaftlichkeit:

Sicherheit muss wirtschaftlich schrittweise umsetzbar sein, andernfalls wird durch eine solche Verordnung effektiv nur die Erlaubnis zum Betrieb eines Schiffes entzogen. Bei einem Umsatz ca. 30k EUR im Jahr bei kleinen Schiffen davon auszugehen, dass die Einzelpunkte der Investitionen und Besatzungsqualifikationen alleine bereits im ersten Jahr den Gesamtumsatz übersteigen. Beispiele sind im folgenden genannt (Schätzkosten sind in EUR angegeben).

Wirtschaftsgutachten	12.000
Wartung Rettungsinseln	1.000
Zwischenbesichtigung	2.500
Betriebssicherheitssystem	1.500
Seediensttauglichkeit (2-6 Skipper, 20 Personen Stamm)	2.600
Medizinischer Lehrgang (2-6 Skipper)	4.000
Stabilitätshandbuch (zum Vergleich ein einfacher Segelplan kostet bei günstigen Konditionen bereits mehrere hundert EUR)	10.000

Dies umfasst lediglich die nicht-technischen Anforderungen als Summe im ersten Jahr. Eine wirtschaftliche Umlage auf 5 Jahre kann nicht wirtschaftlich sein, wenn dazu noch technische Anforderungen bereits im ersten Jahr umgesetzt werden müssen.

Fragen:

Besteht beim BMVI die Absicht (ggf. außerhalb der Verordnung) Vergünstigungen oder Förderprogramme für Traditionsschiffe zu etablieren oder sich für die Förderung einzusetzen?

Wenn ja, sollen diese Maßnahmen zeitgleich zum Inkrafttreten der Verordnung etabliert sein?

(ii)f. Fehlerhafte Ermittlung der Mehrkosten:

Die Annahmen zur Mehrkostenberechnungen entsprechen für kleine Vereine nicht der Realität, nicht einmal groben Schätzwerten unter sehr positiven Annahmen.

Frage:

Auf welcher Datenbasis hat das BMVI die Zahlen ermittelt?

Warum wird darüber hinaus nicht von der ursprünglichen Zahl von 1999 oder 2002 von Traditionsschiffen ausgegangen?

(ii)g. Fehlen schrittweiser Anpassungen:

Der Entwurf sieht keine Schrittweise lang/mittelfristige Umsetzung von Sicherheitsvorschriften vor. Eine Vielzahl von Vorschriften kann jedoch aufgrund der hohen Investitionssummen nur mittelfristig umgesetzt werden, jedoch nicht



wirtschaftlich innerhalb kurzer Zeit bspw. bis zur Saison 2017.

Fragen:

Warum sind keine schrittweisen Anpassungen mit individuellen Plänen vorgesehen

(iii) Der Entwurf enthält unklare begriffliche Definitionen und Verwaltungsfestlegungen:

(iii)a. Begriff Traditionsschiff:

Zur Definition eines "Traditionsschiffes" kommt neben der dem Kriterium "Historisches Wasserfahrzeug" (Regel 2.1.2) des Kriterium „an dessen Präsentation in Fahrt ein öffentliches Interesse besteht“. Dieses Kriterium soll durch die BG Verkehr geprüft werden. Das Kriterium wird jedoch nicht bestimmt. Es scheint damit (i) eine Dopplung zur Historizität zu geben und (ii) wird das Kriterium entweder immer angewendet (und damit nichtnotwendig) oder zur willkürlichen Verwaltungsentscheidungsmöglichkeit.

Frage:

Was ist der sachliche Grund für die Einführung des Kriteriums "Präsentation in Fahrt"? Welche Schiffe sollen mit dem Kriterium "Präsentation in Fahrt" von der Verordnung ausgeschlossen werden?

Die Definition eines historischen Wasserfahrzeugs in der Verordnung ist aus EU-Fahrgastsschiffsrichtlinie (COM(2016) 369 final) entnommen. Warum ist in der Definition ein "und" und kein "oder"? Warum wirklich alle 4 Kriterien ("und") vorliegen, damit ein Schiff als "erhaltenswert" bestimmt ist?

(iii)b. Gleichwertiger Ersatz:

Einen gleichwertigen Ersatz (Ausrüstungsanforderungen Kap2-6) zuzulassen klingt sinnvoll. Offen ist jedoch warum wird der BG Verkehr für die Festlegung des gleichwertigen Ersatzes nicht ein Leitfaden vorgegeben wird.

Fragen:

Warum wird der BG Verkehr für die Festlegung des gleichwertigen Ersatzes kein Leitfaden vorgegeben?

Warum handelt es sich nur um gleichwertigen Ersatz im Einzelfall, wenn davon auszugehen ist, dass es der Regelfall ist?

(iii)c. Neubewerbung nach 5 Jahren:

Die Regelung einer Neubewerbung/Wiederantrag nach 5 Jahren scheint mit einem weiterhin hohen Verwaltungsaufwand verbunden.

Fragen:

Warum müssen sich Betreiber nach 5 Jahren erneut um ein Zeugnis bewerben? Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass Zwischenprüfungen vorgesehen sind und dass am Schiff keine Änderungen (ohne Erlöschen des Zeugnisses) vorgenommen werden dürfen?

Warum muss in einem Folgeverfahren erneut alle Punkte nachgewiesen werden?

Warum kann nicht ein Verfahren analog zu Kraftfahrzeugen etabliert werden, bei denen eine regelmäßige Überprüfung notwendig ist, jedoch nicht eine komplette Neuzulassung nach einer festen Zeit (lediglich, wenn sich der Betreiber ändert)?

(iii)d. Fehlende Fristen:

Im Entwurf sind keinerlei Fristen festgelegt innerhalb dessen auf Anträge entschieden werden muss. Dies bezieht sich auf Antrag auf Zeugnisse, Änderungsanträge, Wiederaufleben eines Sicherheitszeugnisses, etc.

Fragen:

Warum sind keinerlei Verwaltungsfristen (Antwort/Entscheidung) festgelegt?

(iii)e. Ideeller Zwecks:

Ein Traditionsschiff soll ausschließlich zu ideellen Zwecken betrieben werden. Unklar



bleibt jedoch warum der Begriff des Vereins ohne wirtschaftlichen Zweck nicht ausreichend ist. Hiermit ergeben sich verwaltungsrechtliche Doppelungen und erhöhte Aufwendungen für Vereine.

Fragen:

Warum reicht eine Entscheidung des ideellen Zwecks (Verein ohne wirtschaftlichen Zweck/Gesellschaft, deren Erträge für gemeinnützige Zwecke verwendet werden) nicht durch das Finanzamt aus?

(iii)f. Faktisches Verbot von freien Gutachtern:

Der Entwurf sieht für die Besichtigung nur anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaften) vor.

Fragen:

Warum sind keine anerkannten (freien) Gutachter zugelassen?

(iii)g. Anlasslose Nachforderungen:

Anlasslose Nachforderung von Nachweisen und anlasslosen Besichtigungen sind unverhältnismäßig und benachteiligen die Betreiber unverhältnismäßig, insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass keinerlei Verwaltungsfristen festgelegt sind (bspw. ein einfacher Fehler ist innerhalb von 4 Wochen selbstständig zu beheben; ein Fehler ist selbstständig innerhalb von 4 Wochen mit Nachweis zu beheben; ein umfangreicherer Fehler sieht die Nachkontrolle innerhalb von 4 Wochen vor).

(iii)h. Unveränderlichkeit:

Keinerlei Änderung an baulicher Anordnung, der Maschinenanlage, Ausrüstungsgegenständen und sonstigen Gegenständen zuzulassen erscheint wenig sicherheitsorientiert. Eine Veränderung am Schiff führt zur Ungültigkeit des Zeugnisses: (i) Kleinste völlig unbedeutende Veränderungen könnten das Erlöschen des Zeugnisses zur Folge haben. (ii) notwendige Reparaturen werden zum bürokratischen Unterfangen. (iii) es gibt keine Planungsgrundlage in welchem Verfahren (auch zeitlich) es wieder gültig wird.

Fragen:

Was passiert, wenn es einen Fehler an der Maschinenanlage festgestellt wird oder ein Wartungsintervall eintritt und Teile ausgetauscht werden müssen? (Keine Änderung bedeutet dann auch kein Wechsel der Teile.) Wenn für diese Teile möglicher nur gleichwertige Teile verfügbar sind, dürfen diese dann verwendet werden? Bedarf es dazu einer Genehmigung durch die BG? Wenn ja, wie sieht dieses Genehmigungsverfahren aus? Wie kann sichergestellt werden, dass eine Reparatur auch in kurzer Zeit vorgenommen werden kann?

Wenn ein Ausrüstungsgegenstand durch einen neueren ausgetauscht (bspw. Rettungswesten), ist dann auch eine Genehmigung erforderlich?

(iii)i. Schiffsbesatzungszeugnis

Das Thema Schiffsbesatzungszeugnis ist sehr unklar geregelt. (Ferner, beruft sich Regel 12.3 auf Regel 12.1 Satz 2, dieser wiederum setzt aber ein vorhandenes Zeugnis voraus.)

Fragen:

Was ist "ausreichend qualifizierte Besatzung"?

Wer bestimmt dass diese ausreichend qualifiziert ist?

Wie sieht ein Qualifikationsnachweis aus?

(iii)j. Bestandsschutz

Der Bestandsschutz beschränkt sich auf die bisher zugelassenen Nutzungen.

Fragen:



Warum erlischt der Bestandsschutz bei Nutzungsänderung oder bereits einem kleineren Umbau?

(iii)k. Neue Traditionsschiffe:

Wie kann ein Schiff Traditionsschiff werden?

(iii)l. Privilegien

Die erhöhten Sicherheitsanforderungen (Kapitel 2-6) orientiert sich maßgeblich an der SOLAS.

Fragen:

Wenn Anforderungen sich an Fahrgastschiffen messen, was sind die Privilegien für kleine Traditionsschiffe?

(iii)m. Zeugnispflicht

Die Auswirkungen der Zeugnispflicht scheinen stark auslegungsbedürftig.

Fragen:

Sind vormals Traditionsschiffe in privater Nutzung damit nicht mehr Sportboote und auch zeugnispflichtig?

(iii)n. Gültigkeitszeitraum

"Das Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe wird für die Dauer von höchstens fünf Jahren erteilt."

Frage:

Welche Absicht wird verfolgt einen Spielraum bei einem regulären Sicherheitszeugnis zwischen 6 Monaten und 5 Jahren zuzulassen?

Wenn der Regelfall 5 Jahre ist, sollte es dann nicht heißen "Das Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe wird für die Dauer von fünf Jahren erteilt ein vorläufiges Zeugnis wird für die Dauer von höchstens 6 Monaten erteilt."?

Dr. Johannes Fichte
Erik Schmierbach (1. Vorsitzender)