



**GENEHMIGTER BERICHT zur
Anhörung der ZKR zu Traditionsfahrzeugen
vom 7. März in Straßburg**

Teilnehmer: siehe **Anhang**

Vorsitzender: HERR HENRY

Der Europäische Dachverband für maritimes Erbe (EMH) war zu einer Stellungnahme zum aktuellen Vorschlag für das Kapitel 19 eingeladen worden.

Herr BOLAND, Vizepräsident des EHM, sprach erneut über den Wert von Traditionsfahrzeugen für die Eigentümer und auch für die breitere Öffentlichkeit und stellte dabei die in der Vergangenheit zum Einsatz gekommenen Handwerkskünste und Techniken vor. Da wesentliche Sicherheitsanforderungen Berücksichtigung finden, verfüge die Schifffahrt mit Traditionsfahrzeugen vielleicht nicht über das Sicherheitssystem moderner (Fahrgast-) Flotten und sei deshalb dennoch niemals unsicher und unzulänglich. Der Umstand, dass für Traditionsfahrzeuge in Privateigentum Geld für die Instandhaltung benötigt wird, um diese in einem betriebsbereiten Zustand zu erhalten, bedeute nicht notwendigerweise, dass sie auf dem offenen Markt in Wettbewerb stünden. Falls überhaupt, so stehen diese Schiffe für eine besondere Nische des Marktes.

Die aus sechs Teilnehmern bestehende Delegation des EMH präsentierte die Lage in Österreich und Deutschland (Fr. Dörte Münstermann), Belgien (Hr. Paul van Ommen), Frankreich (Hr. Guy Toy), den Niederlanden (Hr. Govert van Wesel) und dem Vereinigten Königreich (Hr. John Megoran). Es wurden interessante Informationen zu der Anzahl und den Typen bereitgestellt (*Die Präsentationen stehen auf der Webseite der ZKR zur Verfügung*). Die Mehrzahl der Traditionsfahrzeuge wird scheinbar in ihrem Ursprungsland betrieben. Alle sprachen sich für Vorschriften aus, mit denen ein sicherer Betrieb garantiert werden kann und gleichzeitig aber auch die Möglichkeit zur Fahrt der Traditionsschiffe mit Besuchern geboten wird, damit Einnahmen für die Instandhaltung der Schiffe erzielt werden können. Nach Auffassung des EHM bestehe hierbei im Hinblick auf die gleichen Wettbewerbsbedingungen kein Widerspruch, da die „alten“ Schiffe nicht im Wettbewerb zu anderen Teilen der (Fahrgast-)Flotte stehen. In dieser Hinsicht sei die Definition der Richtlinie 2002/59/EG scheinbar passender, da gewerbliche Aktivitäten nicht im Geltungsbereich eingeschlossen sind. (Traditionsschiffe: „ alle Arten von historischen Schiffen und ihre Nachbauten einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden;“.)

Der aktuelle Vorschlag für das Kapitel 19 schaffe die Möglichkeit zum Bau von Nachbauten von historischen Schiffen. Nach Auffassung des EMH seien jedoch weitere Änderungen notwendig, mit denen sichergestellt werde, dass diese Schiffe in der Zukunft zur (betriebsbereiten) Flotte hinzugefügt werden können. Diesbezüglich erscheine es auch wichtig, über eine Bestimmung zu verfügen, die vorhandenen Schiffen auch ohne ein gültiges Zeugnis den Eintritt in den Markt gestatte, einschließlich der Inanspruchnahme von Übergangsbestimmungen im Zusammenhang mit deren traditionellen Charakteristika.

Schließlich stellte Hr. VAN OMMEN für den EMH Vorschläge für die Verbesserung des vorhandenen Textes des Kapitels 19 vor (**siehe JWG (12) 51**). Sie betreffen die Definition, welche sich in der Praxis als unklar erweise (Demonstrationszwecke), im Artikel 19.01 Nummer 3 das gleichwertige Sicherheitsniveau, für welches der Nachweis schwerlich zu erbringen sei und welches einer

praktischen Auslegung bedarf, und den Artikel 19.02 Nummer 6, bei dem die Empfehlungen der auf einzelstaatlicher Ebene angesiedelten Behörde vorbehalten sein sollten.
In einer kurzen Diskussion nutzten die Delegationen die Gelegenheit für Fragen, um einige der vorgestellten Problempunkte zu erläutern.

Hr. KLICHE konnte die Ablehnung nicht nachvollziehen, da historische Schiffe in vielerlei Hinsicht zur Vorführung traditioneller Werte da seien und die Erzielung von Einnahmen kein Problem darstellen könne.

Fr. MÜNSTERMANN erläuterte, dass es sich beim Nachweis des „Wertes“ möglicherweise nur um ein redaktionelles Problem handele, das in der Praxis jedoch nicht gut verstanden werde. In Betrieb befindliche historische Schiffe üben auf die Öffentlichkeit eine größere Anziehungskraft aus. Die Demonstration der traditionellen Werte dieser historischen Schiffe führe dazu, dass sich Personen an Bord befinden, bei denen es sich nicht nur um Mitglieder der Mannschaft handele, was im Rahmen der deutschen BSchUO ein Problem darstelle.

Hr. KORVINK fragte nach der Anzahl der historischen Schiffe oder Nachbauten, für die in naher Zukunft bei den Untersuchungskommissionen ein Antrag für das Zeugnis gestellt werden wird.

Hr. BOLAND schätzte die Anzahl auf zehn bis fünfzig, wobei es sich bei diesen um Nachbauten, Rekonstruktionen etc. handelt.

Hr. BOYER äußerte sich zur Erklärung des EMH, dass der Artikel 2.19 zu komplex sei und dass einzelstaatliche Lösungen nicht angemessen seien. Seiner Meinung nach werden die historischen Schiffe in einem eingeschränkten Bereich betrieben, für den üblicherweise einzelstaatliche Vorschriften gelten. Lediglich im Falle eines grenzüberschreitenden Betriebs sei eine Empfehlung gemäß Artikel 2.19 notwendig.

Hr. BIERINGER zog es in Erwägung, dass viele der vom EMH im Kapitel 19 vorgestellten Auslassungen auf Missverständnissen gründen. Das Kapitel 19 soll sich auf betriebsbereite historische Schiffe beziehen. In den Präsentationen fanden sich viele Fälle, die in den Geltungsbereich des Kapitels 21 fallen, Vergnügungsschiffe und historische Schiffe, die als Wohnraum verwendet werden und nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen. Deshalb sollte sich im Rahmen des Geltungsbereiches und der Struktur der Richtlinie 2006/87/EG bewegt werden, da sich viele der vorgestellten Auslassungen entweder auf den lokalen Betrieb oder auf geringfügige Abweichungen beziehen, die von der einzelstaatliche Untersuchungskommission leicht bewältigt werden können. Im Falle eines grenzüberschreitenden Betriebs sollte eine gleiche Behandlung gewährleistet werden und ist eine internationale Vereinbarung zwischen den Untersuchungskommissionen erforderlich.

In seinen Schlussbemerkungen brachte Hr. BOLAND die Hoffnung zum Ausdruck, dass die Präsentationen einen Betrag für das Ansehen als seriöses Geschäft geleistet haben, an dem viele freiwillige Arbeitskräfte mitwirken. Dieses Geschäft sei es wert, am Leben erhalten zu werden, da es sich nicht im Widerspruch zu den Interessen anderer Teile der Binnenschifffahrt befinde. Im Gegenteil, es gibt die Hoffnung, dass historische Schiffe die Aufmerksamkeit auf die Bedeutung der Schifffahrt in der Gegenwart und in der Vergangenheit lenken werden.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe wird dies prüfen und erneut diskutieren müssen. Der Eindruck der Gemeinsamen Arbeitsgruppe besteht darin, dass viele der Anmerkungen des EMH bereits von der Richtlinie berücksichtigt wurden und von den einzelstaatlichen Verwaltungen bewältigt werden können. Jedoch ist eine Erklärung dieser Möglichkeiten erforderlich, da dem Europäischen Parlament sehr an einer richtigen Lösung gelegen ist.

Sämtliche Präsentationen sind auf der ZKR-Webseite abrufbar (unter JWG 2012 EN):

Präsentation 1: EMH ([siehe jwg12_49en_m_1](#))

Präsentation 2: Freunde Historischer Schiffe – Österreich ([siehe jwg12_49de_m_2](#))

Präsentation 3: Flemish Heritage Fleet ([siehe jwg12_49en_m_3](#))

Präsentation 4: Voiles de Loire ([siehe jwg12_49en_m_4](#))

Präsentation 5: UK Heritage Fleet ([siehe jwg12_49en_m_5](#))

Präsentation 6: Traditional vessels in the Netherlands (*siehe jwg12_49en_m_6*)

Präsentation 7: Historische Wasserfahrzeuge in Deutschland (*siehe jwg12_49de_m_7*)

Anhang zu JWG (12)m 49

Liste der Teilnehmer

Anhörung der ZKR zu Traditionsfahrzeugen vom 7. März in Straßburg

LAND/ORGANISATION	Name	VORNAME
ÖSTERREICH	BIERINGER	Bernhard
ÖSTERREICH	VORDERWINKLER	Reinhard
BELGIEN	CROO	Henk
TSCHECHISCHE REPUBLIK	DABROWSKI	Woyzeck
EMH	BOLAND	Hendrik
EMH (DE/AU)	MÜNSTERMANN	Dörte
EMH (BE)	VAN OMMEN	Paul
EMH (FR)	TOY	Guy
EMH (NL)	VAN WESEL	Govert
EMH (UK)	MEGORAN	John
FRANKREICH	ADAM	Bernadette
FRANKREICH	BOYER	Benjamin
FRANKREICH	BROERE	Robert
FRANKREICH	HENRY	Joaquim
DEUTSCHLAND	KLICHE	Winfried
UNGARN	NYOLCZAS	Tamas
POLEN	CHMIELEWSKI	Marek
RUMÄNIEN	NEAGU	Alescandru
SCHWEIZ	BÜHLER	Max
SCHWEIZ	BÜRGI	Beat
SCHWEIZ	SAUTER	Peter
SLOWAKEI	VANICEK	Matej
SLOWAKEI	CSÖBÖKOVA	Sylvia
NIEDERLANDE	ARNTZ	Henk
NIEDERLANDE	JOORMANN	Bas
NIEDERLANDE	KORVINK	Leendert
NIEDERLANDE	VERMEULEN	Rens
NIEDERLANDE	MERKERK	Wil
UK	BONE	Richard
SEKRETARIAT DER ZKR	PAULI	Gernot
EU-KOMMISSION	MULDER	Eise
