

Vorblatt

Stand:16.08.2016

Entwurf einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen unterliegen

A. Problem und Ziel

In dem Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode haben die Regierungsparteien die Erarbeitung dauerhafter Regelungen für den Erhalt der Traditionsschifffahrt sowie die Modernisierung des Schifffahrtsrechts vereinbart. Der vorliegende Verordnungsentwurf enthält konkrete Sicherheitsanforderungen an den Bau und die Ausrüstung von Traditionsschiffen und führt zugleich alle nationalen Anforderungen an Schiffe der Berufs- und Freizeitschifffahrt, die nicht den internationalen Schiffssicherheitsregelungen unterliegen, an einer Stelle in der Schiffssicherheitsverordnung zusammen. Die nationalen Sicherheitsanforderungen, die die Lücke schließen, die das internationale und das europäische Recht lässt, werden damit auf eine einheitliche und transparente Basis gestellt. Dabei bleiben die auch bisher schon geltenden Sicherheitsstandards für Fahrgastschiffe, Binnenschiffe, Sportboote, Fischereifahrzeuge und Frachtschiffe in der nationalen Fahrt erhalten.

Basierend auf § 6 Absatz 1 Nummer 3 der Schiffssicherheitsverordnung wurde die jetzt geltende Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe im Jahr 2000 erlassen. Sie definiert Traditionsschiffe als historische Wasserfahrzeuge, die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind und die ausschließlich zu ideellen Zwecken und zur Pflege traditioneller Seemannschaft als Seeschiff eingesetzt werden. Tatsächlich existieren relativ wenige „wirklich“ historische, original erhaltene Schiffe. Viele Segelschiffe, die auch in der öffentlichen Wahrnehmung das Bild der Traditionsschifffahrt prägen, sind zumeist durch den Umbau von Motorfahrzeugen entstanden. Ob diesen Fahrzeugen gleichwohl die Eigenschaft als historisches Wasserfahrzeug zugebilligt werden kann,

...

war lange Zeit umstritten. Die Rechtsprechung hat zu dieser Frage eine eher restriktive Haltung eingenommen, in deren Folge der Konflikt auch öffentlich an Schärfe zugenommen hat. Diese Rechtsunsicherheit weist auf zu unbestimmte Vorgaben in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe hin.

Neben der erforderlichen Präzisierung der Zugangsvoraussetzungen besteht Änderungsbedarf auch bei den Vorschriften über die Schiffssicherheit. Mit der Zulassung als Traditionsschiff ist die Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen verbunden, ohne dass die für Fahrgastschiffe geltenden Sicherheitsanforderungen eingehalten werden müssen. Dem Anspruch, einen adäquaten alternativen Sicherheitsstandard zu formulieren, wird die bisherige Sicherheitsrichtlinie aber nur zum Teil gerecht. Insbesondere die für die Sicherheit im Seeverkehr besonders wichtigen Anforderungen an die bauliche Beschaffenheit werden von der bisherigen Sicherheitsrichtlinie nicht oder nur zum Teil geregelt. Auch die sichere Schiffsführung ist im bislang geltenden Recht nur in Ansätzen geregelt.

Ziel des vorliegenden Entwurfes ist es zum einen, Rechtssicherheit zu schaffen, indem der Anwendungsbereich eindeutiger als bisher formuliert wird, zum anderen soll ein zeitgemäßes Sicherheitsniveau formuliert werden, das zugleich den Erhalt der historischen Schiffssubstanz gewährleistet.

B. Lösung

Änderung der Schiffssicherheitsverordnung, der See-Sportbootverordnung und der BG Verkehr-Gebührenverordnung im Hinblick auf Sicherheitsanforderungen an Schiffe, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen unterliegen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Über den Erfüllungsaufwand hinausgehende Kosten für die öffentlichen Haushalte werden nicht erwartet. Die Kontrolle der Einhaltung der neuen Vorschriften erfolgt im Rahmen der

normalen Kontrolltätigkeit der Wasserschutzpolizeien der Länder. Zusätzlicher Personal- oder Sachaufwand wird hier nicht erwartet.

E. Erfüllungsaufwand

Der Erfüllungsaufwand ergibt sich allein aus den Anforderungen bei der Zulassung als Traditionsschiff.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft; davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Durch die im Verordnungsentwurf enthaltenen veränderten Ausrüstungsanforderungen für Traditionsschiffe ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 1 Mio. EUR. Für die Folgejahre entsteht, soweit quantifizierbar, ein Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 333 Tsd. EUR/Jahr. Darin enthalten sind knapp 240 Tsd. EUR Bürokratiekosten aus vier Informationspflichten. Die „One in, one out“-Regel muss auch auf Vorhaben der Koalitionsvereinbarung angewendet werden. Die veränderten Ausrüstungsanforderungen an Traditionsschiffe führen zu einem zusätzlichen laufenden Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von 333 Tsd. EUR/Jahr. Im Rahmen des E-Government-Gesetzes wurde die Möglichkeit der elektronischen Antragstellung für Schiffssicherheitszeugnisse geschaffen. Das Bürokratieabbauprojekt der Bundesregierung „Elektronische Anträge und Zeugnisse“ im Bereich Schifffahrt brachte die Möglichkeit der Ausstellung elektronischer Schiffssicherheitszeugnisse in der nationalen Fahrt hervor. Noch in dieser Legislaturperiode sollen auch in der internationalen Fahrt elektronische Schiffssicherheitszeugnisse akzeptiert werden können. Das statistische Bundesamt hat für diese drei Maßnahmen eine Entlastung für alle betroffenen Reeder mit Schiffen unter deutscher Flagge in Höhe von insgesamt 1,9 Mio. EUR/Jahr errechnet. Die Kompensation des zusätzlichen laufenden Erfüllungsaufwandes durch die veränderten Ausrüstungsanforderungen an Traditionsschiffe in Höhe von 333 Tsd. EUR/Jahr erfolgt mit dieser Entlastung.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Seiten der Verwaltung (Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation – BG Verkehr) erhöht sich der Erfüllungsaufwand aufgrund veränderter Prüfungs- und Besichtigungsmodalitäten bei der Zulassung von Traditionsschiffen um ca. 1 Tsd. EUR/Jahr. Darüber hinaus entsteht einmaliger Umstellungsaufwand i. H. v. ca. 21 Tsd. EUR.

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr nimmt nach § 6 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG) für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur flaggenstaatliche und hafenstaatliche Schiffssicherheitsaufgaben wahr. Nach § 6 Absatz 5 Satz 1 SeeAufgG sind die Kosten für deren Durchführung vom Bund zu tragen. Die Erstattung der Kosten der Schiffssicherheitsaufgaben des Bundes erfolgt aus Kapitel 1210 Titel 636 01 des Bundeshaushalts. Der durch die vorliegende Verordnung entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen dieser Verordnung auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Begründung

A. Allgemeines

I. Ziel/Inhalt

In dem Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode haben die Regierungsparteien die Erarbeitung dauerhafter Regelungen für den Erhalt der Traditionsschifffahrt sowie die Modernisierung des Schifffahrtsrechts vereinbart. Der vorliegende Verordnungsentwurf enthält konkrete Sicherheitsanforderungen an den Bau und die Ausrüstung von Traditionsschiffen und führt zugleich alle nationalen Anforderungen an Schiffe der Berufs- und Freizeitschifffahrt, die nicht den internationalen Schiffssicherheitsregelungen unterliegen, an einer Stelle in der Schiffssicherheitsverordnung zusammen. Die nationalen Sicherheitsanforderungen, die die Lücke schließen, die das internationale und das europäische Recht lässt, werden damit auf eine einheitliche und transparente Basis gestellt. Dabei bleiben die auch bisher schon geltenden Sicherheitsstandards für Fahrgastschiffe, Binnenschiffe, Sportboote, Fischereifahrzeuge und Frachtschiffe in der nationalen Fahrt erhalten.

Kernpunkt der Änderung der Schiffssicherheitsverordnung ist der neue § 6 zu den Sicherheitsstandards in besonderen Fällen. § 6 wird ergänzt durch eine neue Anlage 1a, die in sechs Teilen die konkreten technischen Anforderungen für jeden Schiffstyp (Fahrgastschiff, Binnenschiff, Traditionsschiff, Sportboot, Fischereifahrzeug und Frachtschiff) enthält. Zusätzlich werden in Teil 7 der Anlage 1a die nationalen Freibordvorschriften für Fracht- und Fahrgastschiffe zusammengefasst sowie in Teil 8 der Anlage 1a die auf Grundlage des § 6a der Schiffssicherheitsverordnung erlassenen Anforderungen an Schiffsdampfkessel aufgenommen. Da die konkreten Anforderungen an ein Sportboot noch aktualisiert werden müssen, formuliert die Änderung der See-Sportbootverordnung für Sportboote eine Übergangsregelung. Die Ergänzung der BG Verkehr-Gebührenverordnung ist eine Folgeänderung der Sicherheitsanforderungen für Traditionsschiffe.

Basierend auf § 6 Absatz 1 Nummer 3 der Schiffssicherheitsverordnung wurde die jetzt geltende Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe im Jahr 2000 erlassen. Sie knüpft an eine Vorgängervorschrift aus dem Jahr 1991¹ an, die erstmals eine Sicherheitsprüfung durch private Sachverständige vorsah, ein staatliches Sicherheitszeugnis jedoch nur für Schiffe mit mehr als 80 Personen. Davor war der Betrieb von Traditionsschiffen nicht geregelt. Traditionsschiffe wurden wie "Sportboote" behandelt und waren als solche weder materiellen Sicherheitsanforderungen noch einer unabhängigen Kontrolle unterworfen.

Entstanden sind die geltenden Regeln für Traditionsschiffe auch unter Berücksichtigung der Spruchpraxis der Seeämter, die Unfälle mit Traditionsschiffen wiederholt zum Anlass genommen haben, den Gesetzgeber "auf die Erforderlichkeit gesetzlicher Regelungen, durch die bestimmte Sportboote einer technischen und nautischen Kontrolle unterworfen werden können, aufmerksam zu machen".

Mit der Zulassung als Traditionsschiff ist die Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen verbunden, ohne dass die für Fahrgastschiffe geltenden Sicherheitsanforderungen eingehalten werden müssen. Der Transport von Fahrgästen mit einem „niedrigeren“ Sicherheitsstandard ist nach der Sicherheitsrichtlinie aber nur zulässig, wenn die Schiffe besonders erhaltenswert, also historisch sind und nichtkommerziell zur maritimen Traditionspflege eingesetzt werden. In der Vergangenheit kam es immer wieder zu Unstimmigkeiten, vor allem über die Historizität der Schiffe und deren Einsatz zu ideellen Zwecken. Eine Einigung zwischen der BG-Verkehr, die für die Zulassung der Traditionsschiffe zuständig ist, und der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) als Interessenvertretung der Betreiber konnte nicht erzielt werden und nach der geltenden Rechtsprechung sind viele der alten Schiffe nicht „historisch“ im Sinne der engen Vorgabe der Sicherheitsrichtlinie. Hinzu kommt, dass in der Vergangenheit auch Schiffe Sicherheitszeugnisse erhalten haben, bei denen die Anforderungen an die Historizität oder an das Betreiberkonzept nicht vollständig erfüllt waren. Nach der ursprünglichen Konzeption der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe sollte das Verwaltungsverfahren zur Erteilung des Sicherheitszeugnisses weitgehend in den Händen der GSHW liegen. Die Berufsgenossenschaft sollte im Regelfall dem Votum der GSHW folgen und nur in Ausnahmefällen selbst prüfen. Im Rahmen der von der BG-Verkehr

¹ Richtlinien im Sinne des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen, Verkehrsblatt-Dokument Nr.: B 8135 - Vers. 91.1

durchgeführten Prüfungen kam diese jedoch zu anderen Ergebnissen als die GSHW. Diese Ergebnisse wurden in mehreren Fällen auch gerichtlich bestätigt.

Mit den neuen Vorschriften wird der bestehenden Flotte hinsichtlich der Historizität und der Betreiberkonzepte weitgehend Bestandsschutz gewährt, die Sicherheitsanforderungen müssen jedoch erfüllt werden. Der Entwurf normiert für die Sicherheit im Seeverkehr grundlegende Voraussetzungen. Darüber hinaus werden Sicherheitsempfehlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), die diese zum Teil bereits mehrfach im Zusammenhang mit der Untersuchung von Unfällen mit Traditionsschiffen ausgesprochen hat, umgesetzt. Dies betrifft im Wesentlichen Anforderungen an die Stabilität und Festigkeit sowie die Landrevision der Schiffe. Auf der anderen Seite werden die Eingangsvoraussetzungen gelockert. Hinsichtlich der Historizität können unter bestimmten Umständen auch Um- und Rückbauten historischen Fahrzeugen gleichgestellt werden. Der ideelle Zweckbetrieb soll dahingehend gelockert werden, dass „Gewinne“ erzielt werden dürfen, wenn sie in den Erhalt des Schiffes fließen.

Die Prüfung der Historizität eines Wasserfahrzeugs soll künftig grundsätzlich nicht mehr durch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation erfolgen, sondern durch Sachverständige oder nach Landesrecht zuständige Denkmalschutzbehörden.

Bislang waren die Anforderungen an Traditionsschiffe in einer eigenständigen Richtlinie für Traditionsschiffe geregelt. Mit dieser Verordnung sollen die Anforderungen an Traditionsschiffe auf Verordnungsebene geregelt werden und in die Systematik des (geänderten) § 6 Schiffssicherheitsverordnung eingefügt werden, indem sie in der neuen Anlage 1a zur Schiffssicherheitsverordnung verortet werden.

Die übrigen Änderungen in der Schiffssicherheitsverordnung sind erste Schritte hin zu einem transparenteren und modernerem Schifffahrtsrecht.

II. Gesetzesfolgen

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

2. Erfüllungsaufwand

2.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand.

2.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Neuer Erfüllungsaufwand entsteht nur im Zusammenhang mit den Anforderungen an Traditionsschiffe. Die übrigen Sicherheitsanforderungen bestehen bereits und werden lediglich in der neuen Anlage 1a an einem Ort zusammengefasst.

Der Verordnungsentwurf sieht für die Betreiber von Traditionsschiffen ein verändertes Verfahren bei der Beantragung des Sicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe vor. Betroffen von der Neuregelung sind die aktuell ca. 100 Traditionsschiffe unter deutscher Flagge. Neu hinzukommende Traditionsschiffe sind selten und lassen sich deshalb vernachlässigen. Bei gleichbleibender Gültigkeitsdauer von fünf Jahren kann folglich im Schnitt mit 20 Neu-/Folgeanträgen pro Jahr gerechnet werden. Neben dem Antragsverfahren selbst ergibt sich eine Veränderung des Erfüllungsaufwands vor allem durch die Anforderungen an Bauweise, Brandschutz usw. sowie durch die Besichtigung der Traditionsschiffe.

Informationspflicht 1

Antrag auf Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 6 SchSV)

Nach dem Verordnungsentwurf ist der Antrag auf ein Sicherheitszeugnis komplett über die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr zu stellen. Die bisherige Möglichkeit zur Antragsprüfung durch die Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) entfällt. Alle Traditionsschiffe mit einem gültigen Sicherheitszeugnis nach der bisherigen Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe müssen nach Ablauf der Gültigkeit einen Antrag nach dem neuem Verfahren stellen. Bei ca. 100 Traditionsschiffen unter deutscher Flagge und einer Gültigkeitsdauer von fünf Jahren kann im Schnitt mit 20 Anträgen pro Jahr gerechnet werden.

Bisher haben bereits 80% der Betreiber den Antrag direkt an die BG Verkehr gestellt, so dass sich nur für vier Anträge pro Jahr eine Auswirkung durch die Nichteinbindung der GSHW

ergibt. In diesen Fällen entstanden für die Betreiber der Traditionsschiffe externe Kosten durch die Inanspruchnahme der GSHW von ca. 400 EUR pro Fall. Somit ergibt sich hierfür eine Reduktion der Sachkosten um 1600 EUR pro Jahr.

Bei den vorzulegenden Unterlagen hat überwiegend nur eine Präzisierung stattgefunden, so dass von einem annähernd gleichbleibenden Zeitaufwand für die Antragstellung auszugehen ist. Neu ist der nach Regel 6.3.3 vorzulegende Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters zur Mittelverwendung. Hierdurch entstehen voraussichtlich externe Kosten für die Inanspruchnahme des Wirtschaftsprüfers von ca. 12.000 EUR pro Gutachten (80 Std. bei einem Kostensatz von 150 EUR/Std.). Der Zeitaufwand für die Gewährung der Einsicht in die Bücher durch den Betreiber dürfte unabhängig von der prüfenden Stelle gleich bleiben. Bei 20 Fällen pro Jahr ergeben sich somit zusätzliche Sachkosten in Höhe von ca. 240 Tsd. EUR.

Insgesamt entstehen durch das veränderte Antragsverfahren zusätzliche Bürokratiekosten von ca. 238 Tsd. EUR pro Jahr.

Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 6 SchSV - Antrag auf Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe	Zeitaufwand pro Fall in Min.	Lohnsatz in Euro/Std.	Sachkosten pro Fall in Euro	Fallzahl	Erfüllungsaufwand jährlich in Tsd. Euro
Einbindung GSHW	-	-	-400	4	-1,6
Gutachten Wirtschaftsprüfer Mittelverwendung	-	-	12.000	20	240

Informationspflicht 2

Antrag auf Anerkennung als Sachverständiger für Traditionsschiffe (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 7 SchSV)

Wer zukünftig als Sachverständiger für Traditionsschiffe tätig sein will, muss sich von der BG Verkehr nach den Bestimmungen des Verordnungsentwurfes anerkennen lassen. Auf-

grund der Bestandsschutzregelung für die vorhandene Flotte (Kap. I Regel 13) gibt es jedoch kaum Schiffe, für die ein Sachverständigenverfahren noch eine Rolle spielt. Potenzielle Anträge werden daher im niedrigen einstelligen Bereich liegen und im ersten Jahr nach Inkrafttreten gestellt werden. Der damit verbundene Erfüllungsaufwand ist zu vernachlässigen.

Informationspflicht 3

Besichtigung des Traditionsschiffs begleiten (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 8 SchSV)

Bei der Besichtigung von Traditionsschiffen ergeben sich durch den Verordnungsentwurf Änderungen bei den Wahlmöglichkeiten des Betreibers, wer die Besichtigung durchführt. Grundsätzlich ist die BG Verkehr als Behörde der Bundesverkehrsverwaltung zuständig. Neu ist, dass der Antragsteller die Möglichkeit hat, eine Klassifikationsgesellschaft mit den Besichtigungen zu beauftragen. Die Begutachtung durch öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige entfällt.

Bei einer Gültigkeitsdauer für das Sicherheitszeugnis von fünf Jahren ergeben sich bei 100 Traditionsschiffen 20 Erst- und Erneuerungsbesichtigungen pro Jahr. Hinzu kommt je Schiff eine Zwischenbesichtigung zwischen dem zweiten und dritten Jahr vor Ablauf des Sicherheitszeugnisses, so dass zusätzlich von 20 Zwischenbesichtigungen pro Jahr auszugehen ist. Bisher wurden bereits 80 % der Besichtigungen durch die BG Verkehr durchgeführt (32 Besichtigungen pro Jahr). Aktuell besteht für zehn Traditionsschiffe ein Vertrag mit einer Klassifikationsgesellschaft, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die acht Besichtigungen, die bisher durch Sachverständige durchgeführt wurden, sich zukünftig zur Hälfte auf die BG Verkehr und Klassifikationsgesellschaften aufteilen werden. Für Traditionsschiffe mit Klassifikationsgesellschaft entfallen die Kosten für die doppelte Besichtigung, da sie bisher die Besichtigung zur Aufrechterhaltung der Klasse und die Besichtigung durch den Sachverständigen separat bezahlen mussten. Pro Besichtigung können pauschal 1.000 EUR angesetzt werden, so dass sich eine jährliche Entlastung von 4.000 EUR ergibt. Für die übrigen Traditionsschiffe ergibt sich hinsichtlich der Kosten für Besichtigungen keine Veränderung. Der Zeitaufwand für die Begleitung der Besichtigungen bleibt unabhängig von dem Besichtiger für alle gleich.

Weiterhin neu ist eine verpflichtende Bodenbesichtigung auf dem Trockenen nach Regel 8.5 für jede Erst- und Erneuerungsbesichtigung. Die Kosten einer Bodenbesichtigung belaufen sich auf ca. 250 EUR. Kosten für die Trockenstellung bleiben unberücksichtigt, weil die Bo-

denbesichtigung während einer Wertzeit erledigt werden kann. Für die zehn Traditionsschiffe mit Klasse entsteht kein zusätzlicher Aufwand weil die Bodenbesichtigung zur Aufrechterhaltung der Klasse erforderlich ist (Sowieso-Kosten). Für die übrige Flotte von ca. 90 Traditionsschiffen entstehen unter Berücksichtigung der Gültigkeitsdauer von fünf Jahren jährliche Sachkosten in Höhe von 4.500 EUR (90*250 €/5).

Insgesamt entstehen durch die veränderten Besichtigungsmodalitäten in Teil 3 der Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung zusätzliche Bürokratiekosten von 500 EUR pro Jahr.

Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 8 SchSV - <i>Besichtigung des Traditionsschiffs begleiten</i>	Zeitaufwand pro Fall in Min.	Lohnsatz in Euro/Std.	Sachkosten pro Fall in Euro	Fallzahl	Erfüllungsaufwand jährlich in Tsd. Euro
Wegfall der Begutachtung durch Sachverständige	-	-	-1.000	4	-4
Bodenbesichtigung	-	-	250	18	4,5

Informationspflicht 4

Unterrichtungspflicht bei Unfall oder Beeinträchtigung des Traditionsschiffs (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 10 SchSV)

Mit Einführung der Regel 10.2 wird die bisherige Selbstkontrolle des Betreibers durch eine Unterrichtungspflicht an die BG Verkehr ersetzt. Innerhalb der Saison sind zwei bis drei Meldungen aufgrund von Unfall oder Beeinträchtigung des Traditionsschiffs pro Woche zu erwarten. Pro Jahr wird auf dieser Basis von 100 Meldungen ausgegangen (2*53=106, abgerundet auf 100). Aufgrund der niedrigen Fallzahl kann bei dieser Meldung das vereinfachte Verfahren mit dem Kostenfaktor von 4,01 EUR für Meldung bestimmter Tätigkeiten und Berichterstattungspflichten (mittlere Komplexität) angewandt werden. Hierdurch ergeben sich jährliche Bürokratiekosten von ca. 400 EUR.

Vorgabe 1

Gewährleistung der Seediensttauglichkeit der Besatzung (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 12.5 SchSV)

Zur Gewährleistung der Seediensttauglichkeit ist für Besatzungsmitglieder, die zur sicheren Mindestbesatzung gehören, eine entsprechende Untersuchung verpflichtend. Es wäre denkbar, dass diese Untersuchungen auch aus Eigeninteresse der Betreiber bereits durchgeführt werden. Da hierüber jedoch nichts bekannt ist, wird davon ausgegangen, dass die Vorgabe Erfüllungsaufwand verursacht.

Die sichere Mindestbesatzung ist von Schiff zu Schiff sehr unterschiedlich. Für diese Schätzung wird daher von sieben Besatzungsmitgliedern ausgegangen (5-10 bei den meisten Schiffen). Bei 100 Traditionsschiffen und einer Gültigkeitsdauer der Untersuchung von zwei Jahren ergibt sich eine Fallzahl von 350 Untersuchungen pro Jahr. Für die Untersuchung muss das Besatzungsmitglied schätzungsweise 30 Min. Zeit aufbringen, für die der Lohnsatz des Wirtschaftszweigs „H50 Schifffahrt – durchschnittliches Qualifikationsniveau“ angesetzt wird. Die Kosten einer Untersuchung liegen bei 80 bis 100 EUR. Insgesamt ergibt sich somit jährlicher Erfüllungsaufwand von ca. 36 Tsd. EUR.

Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 12.5 SchSV	Zeitaufwand pro Fall in Min.	Lohnsatz in Euro/Std.	Sachkosten pro Fall in Euro	Fallzahl	Erfüllungsaufwand jährlich in Tsd. Euro
Gewährleistung der Seediensttauglichkeit der Besatzung	30	25,80	90	350	36

Vorgabe 2

Gewährleistung medizinischer Versorgung durch qualifizierte Ersthelfer (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 12.6 i. V. m. Kap. VIII Regel 2 SchSV)

Je nach Größe und Fahrtgebiet müssen Traditionsschiffe Personal mit kleinem bzw. großem medizinischem Wiederholungslehrgang nach der Maritime-Medizin-Verordnung vorhalten. Im Minimum ergäbe sich eine Zahl von vier Personen mit großem medizinischem Lehrgang und 109 Personen mit kleinem medizinischem Lehrgang. Unter Berücksichtigung der wechselnden Besatzung an Bord der Schiffe wird die Zahl der Personen, die den Lehrgang besuchen müssen, darüber liegen und hier mit zehn bzw. 200 angesetzt. Der Lehrgang muss alle fünf Jahre aufgefrischt werden, was eine jährliche Fallzahl von zwei Personen für den großen Lehrgang und 40 Personen für den kleinen Lehrgang bedeutet.

Die Kosten belaufen sich für den kleinen zweitägigen Lehrgang auf 280 EUR und für den großen fünftägigen Lehrgang auf durchschnittlich 470 EUR. Durch die neue Forderung zur Gewährleistung medizinischer Versorgung entsteht somit jährlicher Erfüllungsaufwand i. H. v. knapp 31 Tsd. EUR.

Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 12.6 i. V. m. Kap. 9 Regel 2 SchSV	Zeitaufwand pro Fall in Min.	Lohnsatz in Euro/Std.	Sachkosten pro Fall in Euro	Fallzahl	Erfüllungsaufwand jährlich in Tsd. Euro
Kleiner medizinischer Lehrgang	960	25,80	280	40	27,7
Großer medizinischer Lehrgang	2400	25,80	470	2	3

Vorgabe 3

Gewährleistung der Anforderungen an Traditionsschiffe hinsichtlich Bauweise, Brandschutz, Rettungsmittel und Navigationsausrüstung (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 2 bis 6 SchSV)

Mit Einführung der neuen Vorschriften ergeben sich auch neue Anforderungen an die Traditionsschiffe hinsichtlich Bauweise, Brandschutz, Rettungsmittel und Navigationsausrüstung. Abhängig von dem bisherigen Ausrüstungsstand ergeben sich für die Betreiber von Traditionsschiffen unterschiedliche einmalige Kosten. Diese können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Ausrüstungsanforderung	Fallzahl	Einmalige Kosten pro Fall in Euro	Einmaliger Erfül- lungsauf- wand in Tsd. Euro
Wasserdichte (Schott-)Unterteilung für Holzschiffe	40	6.500	260
für Stahlschiffe	15	6.000	90
Stabilitätshandbuch	20	4.500	90
Vervollständigung	55	7.000	385
Komplette Erstellung			
Maschinenbauliche Einrichtungen - Lenzsyste	19	500	9,5
Elektrische Anlagen	Aufgrund der Ausrüstungsbandbreite in der Flotte nicht quantifizierbar		
Feuerlöschpumpen	18	1.000	18
Ohnmachtssichere Rettungswesten	80	300	24
Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (Inland AIS)	43	2.350	101,1
Insgesamt			978

In Einzelfällen können darüber hinaus weitere Anpassungen erforderlich sein, hierzu zählen z. B. eine Erhöhung der Reling, die Aufrüstung von Anker- und Schleppleinen oder brandsichere Stahlunterkonstruktionen für Treppen. Soweit quantifizierbar ergibt sich somit einmaliger Umstellungsaufwand i. H. v. knapp 1 Mill. EUR.

Ein Teil der geforderten Ausrüstung unterliegt dem Verschleiß und muss in regelmäßigen Abständen gewartet oder ausgetauscht werden, so dass hierfür wiederkehrenden Kosten anfallen. Dies trifft insbesondere auf die Anforderungen an Brandschutz, Rettungsmittel und Navigationsausrüstung zu. Eine genaue Bezifferung ist nicht möglich, weil der Aufwand von Fall zu Fall schwankt. Es geht hier um Wartung, Reparatur und Ersatz von Schiffsausrüstung. Die einzige Konstante darin dürften Wartungskosten sein, weil sie regelmäßig anfallen, aber

...

diese sind von Schiff zu Schiff unterschiedlich. Wer wenig Ausrüstung hat, muss wenig warten und umgekehrt. Wann etwas repariert und ersetzt werden muss, lässt sich nicht vorhersagen.

Vorgabe 4

Betriebssicherheitssystem an Bord von Traditionsschiffen (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 7 SchSV)

Zur Gewährleistung der sicheren Schiffsbetriebsführung wird ein verpflichtendes Betriebssicherheitssystem für Traditionsschiffe eingeführt. Einige große Schiffe (ca.10 Schiffe) haben bereits ein vergleichbares Betriebssicherheitssystem nach dem London Memorandum of Understanding (MoU). Für diese Schiffe entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, da dieses im Rahmen der Besichtigung des Traditionsschiffs überprüft wird. Die Betreiber der übrigen Traditionsschiffe, 90 Fälle, müssen ein solches System einrichten, bei der BG Verkehr anerkennen lassen und pflegen. Die Auditierung erfolgt entweder durch schriftliche Prüfung der Unterlagen oder separate Besichtigung. Die Berechnung des jährlichen Erfüllungsaufwands orientiert sich an einem Schiff, welches bereits über ein ISM-System verfügt. Für das Safety Management Certificate (SMC) fallen Kosten in Höhe von 390 EUR an, diese sind fix. Die Gebühren für das Initial Audit werden nach Zeitaufwand berechnet mit einem Stundensatz von 114 EUR/Stunde. Ausgehend von einem Arbeitsaufwand von 6 Stunden fallen für das Initial Audit Kosten in Höhe von 684 EUR an. Das SMC ist fünf Jahre gültig. In diesem Zeitraum ist eine Zwischenprüfung zwischen dem zweiten und dritten Gültigkeitsjahr durchzuführen. Gegebenenfalls kommen zusätzliche Zwischenprüfungen hinzu. Ausgehend von den verpflichtenden Audits entstehen in einem Zeitraum von 5 Jahren Kosten in Höhe von 1.758 EUR. Unter Zugrundelegung eines groben Durchschnittswerts von 1.500 EUR in fünf Jahren entsteht pro Schiff ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 300 EUR. Bei 90 Fällen ist dies ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 27 Tsd. EUR.

2.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Auf Seiten der Verwaltung ergibt sich durch Teil 3 der Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung eine geringfügige Veränderung des Erfüllungsaufwands bei der zuständigen Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr. Grundlage sind die gleichen Fallzahlen wie bei der Schätzung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft. Die zukünftigen Aufgaben werden überwiegend von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des gehobenen Dienstes erfüllt, weshalb

durchgängig der Lohnsatz von 35,70 EUR/Std. angesetzt wird. Zusätzlich zu den Lohnkosten wird die aktuelle Sachkostenpauschale für die Verwaltung entsprechend des Zeitaufwandes anteilig berücksichtigt (11,34 EUR/Std.).

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr nimmt nach § 6 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG) für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur flaggenstaatliche und hafenstaatliche Schiffssicherheitsaufgaben wahr. Nach § 6 Absatz 5 Satz 1 SeeAufgG sind die Kosten für deren Durchführung vom Bund zu tragen. Die Erstattung der Kosten der Schiffssicherheitsaufgaben des Bundes erfolgt aus Kapitel 1210 Titel 636 01 des Bundeshaushalts. Der durch die vorliegende Verordnung entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Vorgabe 1

Erteilung von Sicherheitszeugnissen für Traditionsschiffe (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 6 SchSV)

Im bisherigen Verfahren wurde in 20% der Fälle der Antrag durch die GSHW geprüft und das Sicherheitszeugnis anschließend von der BG Verkehr erteilt. Durch die zukünftige alleinige Zuständigkeit der BG Verkehr für die Antragsbearbeitung bei Sicherheitszeugnissen für Traditionsschiffe kommen demnach vier Anträge pro Jahr hinzu, die bisher von der GSHW geprüft wurden. Hierdurch verringert sich der Prüfaufwand bei der zuständigen Behörde, da Besichtigung und Zeugniserteilung in einer Hand liegen. Für die Prüfung des Sachverständigengutachtens der GSHW und die Zeugniserteilung beträgt der bisherige Zeitaufwand im Durchschnitt vier Stunden. Bei eigener Prüfung durch die BG Verkehr fällt pro Zeugnis ca. eine Stunde Zeitaufwand an (ohne Besichtigungsaufwand). In 50% der neuen Fälle werden die Besichtigungen jedoch voraussichtlich von einer Klassifikationsgesellschaft durchgeführt. Für die Prüfung des Besichtigungsberichts ist in diesen zwei Fällen eine weitere Stunde Zeitaufwand zu veranschlagen. Somit ergibt sich bei einer Zeitersparnis von 2 ½ Stunden im Mittel ein um 470 EUR/Jahr verringerter Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 2

Anerkennung von Sachverständigen für Traditionsschiffe (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 7 SchSV)

Zukünftig ist die BG Verkehr für die Anerkennung von Sachverständigen für Traditionsschiffe zuständig. Analog zur Informationspflicht der Antragstellung auf Anerkennung bei der

Wirtschaft ist der hierdurch entstehende Erfüllungsaufwand aufgrund der geringen Fallzahl zu vernachlässigen.

Vorgabe 3

Besichtigung von Traditionsschiffen (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 1 Regel 8 SchSV)

Durch die neu hinzukommende Wahlmöglichkeiten des Betreibers, wer die Besichtigung des Traditionsschiffs durchführt (vgl. entsprechende Informationspflicht der Wirtschaft), ergeben sich für die BG Verkehr pro Jahr insgesamt vier zusätzliche Erst-, Erneuerungs- oder Zwischenbesichtigungen. Für die Besichtigungsdauer auf dem Schiff plus Vor- und Nachbereitung können acht Stunden veranschlagt werden. Somit entsteht hierdurch zusätzlicher Erfüllungsaufwand von ca. 1.500 EUR/Jahr.

Vorgabe 4

Auditierung von Betriebssicherheitssystemen an Bord von Traditionsschiffen (Anlage 1a, Teil 3, Kap. 7 SchSV)

Durch die verpflichtende Einführung eines SBetriebssicherheitssystems für Traditionsschiffe ergibt sich für die BG Verkehr einmaliger Umstellungsaufwand durch die Anerkennung dieser Systeme. Für ca. 90 Schiffe muss ein solches System komplett neu eingerichtet werden. Je nach Komplexität erfolgt die Auditierung entweder durch schriftliche Prüfung der Unterlagen (ca. 2 Std.) oder separate Besichtigung (ca. 8 Std.). Da die Erfordernisse im Voraus nur schwer eingeschätzt werden können, werden für die Schätzung des Erfüllungsaufwands durchgängig fünf Stunden Zeitaufwand angesetzt. Für die Auditierung der Betriebssicherheitssysteme entsteht somit einmaliger Umstellungsaufwand i. H. v. ca. 21 Tsd. EUR.

3. Weitere Kosten

Auswirkungen dieser Verordnung auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

4. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligung, Beteiligungsdefizite oder Verfestigung tradierter Rollen.

5. Nachhaltigkeit

Der Verordnungsentwurf steht im Einklang mit dem Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Regelungen sind ausgewogen und werden den Bedürfnissen des Verkehrsträgers Seeschifffahrt, hier insbesondere Traditionsschifffahrt, gerecht. Sie sind darauf gerichtet, Gefahren und unvermeidbare Risiken für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dauerhaft zu vermeiden. Die Verordnung entspricht damit insbesondere dem Nachhaltigkeitspostulat „Mobilität sichern – Umwelt schonen“.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1:

Der neu in § 2 eingefügte Absatz 2 stellt klar, wer verantwortlich im Sinne der Schiffssicherheitsverordnung ist. Einzelne Verpflichtungen ergeben sich z.B. aus dem Eigentum, dem Betrieb oder der Schiffsführung. Die Verantwortlichkeiten richten sich nach den Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung und nach § 9 des Schiffssicherheitsgesetzes (SchSG). Da die Schiffssicherheitsverordnung eine Verordnung auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes ist, muss § 9 SchSG ausdrücklich in Bezug genommen werden.

Zu Nummer 2:

Die Neufassung des § 3 Absatz 3 Nummer 4 der Schiffssicherheitsverordnung hat folgenden Hintergrund:

Buchstabe a wird aufgehoben, weil es durch die Änderung des § 6 Schiffssicherheitsverordnung zukünftig keine nationalen Richtlinien mit Bekanntmachung im Verkehrsblatt mehr gibt und somit auch die jährliche Veröffentlichung der entsprechenden Fundstellen im Verkehrsblatt entfällt.

Die Buchstaben b, c und e bis i werden aufgehoben, weil eine rechtliche Verpflichtung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Fundstellen von Bekanntmachungen über Seegebiete, Beschlüsse der Organe der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, Änderungen der Schiffssicherheitsverordnung, nach § 12 des Schiffssicherheitsgesetzes zu berücksichtigender Beschlüsse, Änderungen der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz, der nach § 9d des Seeaufgabengesetzes zugrunde zu legenden internationalen Standards und der Bekanntmachungen des Inkrafttretens internationaler Regelungen nicht erforderlich ist. Die entsprechende jährliche Bekanntmachung wird auch ohne verpflichtende Vorschrift in der Schiffssicherheitsverordnung fortgeführt werden.

Die Pflicht zur Bekanntmachung der Muster von Zeugnissen und sonstigen Bescheinigungen nach Abschnitt A Nummer 1 bis 3 der Anlage 2 der Schiffssicherheitsverordnung bleibt bestehen. Im Zusammenhang mit der Änderung des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung werden die Muster von Zeugnissen und Bescheinigungen für Schiffe, die nicht den internationalen Schiffssicherheitsregelungen unterliegen sowie Zeugnisse und Bescheinigungen, die nach § 5 der Schiffssicherheitsverordnung auf der Grundlage internationaler Regelungen ausgestellt weiter jährlich im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Zu Nummer 3:

§ 5 wird umfassend überarbeitet und mit dem neuen § 6 ins Gleichgewicht gebracht. Dadurch wird deutlicher, dass § 5 die Grundregel für Schiffe ist, die die Vorgaben der internationalen Verträge einhalten müssen, während § 6 den Anknüpfungspunkt für nationale Vorschriften bildet. § 5 nimmt nicht mehr nur Bezug auf zusätzlich einzuhaltende innerstaatliche Regeln, sondern begründet zuerst die Verpflichtung, alle anwendbaren internationalen Normen einzuhalten. Dem trägt auch die geänderte Überschrift Rechnung.

Die bisherige Regelung in § 5a Absatz 1 sah vor, dass für SOLAS-Ausnahmen in der beschränkten Auslandfahrt Richtlinien erlassen werden können. Davon ist nie Gebrauch gemacht worden. Mit der Neufassung werden als Untergrenze für SOLAS-Ausnahmen nunmehr die Anforderungen bestimmt, die für vergleichbare Fahrzeuge im Anwendungsbereich des § 6 gelten. Absatz 2 nimmt die Anforderungen, die ein Schiff in der Inlandfahrt erfüllen muss, zum Maßstab für solche Ausnahmen bei Fahrgastschiffen.

Die Änderung des § 6 ist zusammen mit der neuen Anlage 1a das Kernstück dieser Verordnungsänderung. § 6 wird vollständig neu gefasst.

Für ein Schiff, das die Bundesflagge führt, und nicht § 5, also nicht den internationalen Schiffssicherheitsregelungen, unterliegt, gelten nach Absatz 1 nunmehr ausschließlich die Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung. Damit sind erstmals alle nationalen Sicherheitsanforderungen an einer Stelle zusammengefasst.

Absatz 1 enthält eine klare Kategorisierung der einzelnen Schiffstypen. Die einzelnen Kategorien sind: Fahrgastschiff, Binnenschiff, Traditionsschiff, Sportboot, Fischereifahrzeug und Frachtschiff. Alle tatsächlichen Nutzungen eines Wasserfahrzeugs können in eine dieser Ka-

tegorien eingeordnet werden. So gehören auch Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge zu den Fahrgastschiffen (in der Inlandfahrt). Binnenschiffe sind solche, die keine Fahrgäste oder sonstige nicht zur Besatzung zählenden Personen befördern und ein bestimmtes Seegebiet befahren. Zu der Kategorie Traditionsschiff gehören historische Wasserfahrzeuge und Fahrzeuge, die im Einzelfall historischen Wasserfahrzeugen gleichgestellt werden. Die Kategorie Fischereifahrzeug betrifft offene, teilgedeckte und gedeckte Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m. Die Kategorie Frachtschiff umfasst Kleinfahrzeuge, Schlepper, Behördenfahrzeuge, Wasserfahrzeuge ohne eigenen Antrieb, schwimmendes Arbeitsgerät, Errichterschiffe, Spezialschiffe, Offshore-Versorger, Offshore-Servicefahrzeuge, Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, bewegliche Offshore-Plattformen und Arbeitsboote. Die Kategorie Sportboot wird zu einem späteren Zeitpunkt konkret definiert.

Die Teile 1 bis 6 der neuen Anlage 1a enthalten für jeden konkreten Schiffstyp die technischen Anforderungen, die die Voraussetzungen für die Erteilung eines nationalen Schiffssicherheitszeugnisses sind. Aus § 6 folgt zukünftig für alle Schiffskategorien eine Zeugnispflicht. Die Muster der notwendigen Zeugnisse und Bescheinigungen werden nach dem neu gefassten § 3 Absatz 3 Nummer 4 im Verkehrsblatt bekannt gemacht. Die Praxis nationaler Richtlinien, die einzeln und zu unterschiedlichen Zeitpunkten von der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BGVerkehr) oder dem zuständigen Fachreferat des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur formuliert, erlassen und im Verkehrsblatt veröffentlicht werden, wird aufgegeben. Die bisherigen nationalen Richtlinien bilden die einzelnen Teile der neuen Anlage 1a. Die alten nationalen Richtlinien wurden im Vorfeld zu dieser Verordnung aktualisiert oder ergänzt und werden jetzt inhaltlich unverändert in die neue Anlage 1a der Schiffssicherheitsverordnung übernommen. Die Anforderungen an Traditionsschiffe wurden völlig neu ausgearbeitet. Eine neue Formulierung der Anforderungen an Sportboote steht noch aus.

Ein Fahrgastschiff oder ein Frachtschiff, das nicht den internationalen Schiffssicherheitsregelungen und damit auch nicht dem Internationalen Freibord-Übereinkommen unterliegt, muss ergänzend nationale Anforderungen an den Freibord erfüllen. Diese Anforderungen an den Freibord sind in Teil 7 der neuen Anlage 1a geregelt.

Innerhalb des Ordnungsverfahrens erfolgt auch die Notifizierung der technischen Vorschriften bei der EU-Kommission nach der Richtlinie 98/34/EG. Bei zukünftigen Änderun-

gen braucht nur noch die Schiffssicherheitsverordnung notifiziert zu werden. Eine gesonderte und zu unterschiedlichen Zeitpunkten stattfindende Notifizierung einzelner nationaler Richtlinien entfällt.

Die neue Anlage 1a enthält Anforderungen an ein Schiff nur, soweit es nicht einer internationalen Regelung im Sinne des § 1 Absatz 2 des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegt. Einzelheiten zu den Anhängen stehen in der Begründung zu Nummer 12.

Zu Nummer 4:

Die Änderung in § 6a Absatz 2 ermöglicht es, die Schiffsdampfkesselrichtlinie als Teil 8 zu Anlage 1a zum Gegenstand der Verordnung zu machen.

Zu Nummer 5:

Zu Buchstabe a

Die Änderung in § 7 Absatz 1 Satz 1 ist eine Folgeänderung der Änderung des § 6.

Zu Buchstabe b

Die Änderung in § 7 Absatz 2 betrifft die Geltung für Binnenschiffe. Es wird das Problem gelöst, dass die parallele Geltung von Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) und Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BinSchUO) auf Seewasserstraßen der Zone 1 und der Zone 2 in der Ostsee verursacht. Künftig sind nur Fahrzeuge mit einer Fahrtauglichkeitsbescheinigung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) ausgenommen. Insbesondere für Fischereifahrzeuge in den Boddengewässern ist damit eine Regelungslücke geschlossen.

Zu Nummer 6:

Die Änderungen in § 9 sind größtenteils Folgeänderungen der Änderungen in den §§ 5 und 6.

Zu Buchstabe a

Absatz 1 wird neu gefasst.

Zu Buchstabe b

Absatz 3 wird neu gefasst.

Zu Buchstabe c

Die Änderung in Absatz 4 ist eine Folgeänderung der Änderung des § 6.

Zu Buchstabe d

Die Änderung in Absatz 5 ist eine Folgeänderung der Änderung des § 6.

Zu Buchstabe e

Nach der alten Regelung in Anlage 2 Nummer 7 der SchSV 98 müssen ungültige Zeugnisse und Bescheinigungen stets an die Ausstellungsbehörde zurückgegeben werden. Dadurch wird ein unnötiger bürokratischer Aufwand produziert. Die Vernichtung der Zeugnisse und Bescheinigungen kann statt bei der ausstellenden Behörde auch durch den Schiffseigentümer selbst erfolgen. Der neue Absatz 9 trägt dem Rechnung.

Zu Nummer 7:

Die Änderung in § 11 Absatz 1 Nummer 3 ist eine Folgeänderung der Änderung in § 9 Absatz 4.

Zu Nummer 8:

Die Änderung in § 13 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b ist eine Folgeänderung der Änderung des § 6.

Zu Nummer 9:

Die Änderung in § 14 Absatz 1 Nummer 1a ist eine Folgeänderung der Änderung in § 9 Absatz 4.

Zu Nummer 10:

§ 15, der eine Reihe von Übergangsregelungen enthielt, wird aufgehoben. Soweit noch Übergangsregelungen erforderlich sind, stehen sie in den jeweiligen Teilen der neuen Anlage 1a. Damit kann auch die alte Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217) (SchSV 86) vollständig aufgehoben und außer Kraft gesetzt werden.

[Zu Nummer 11:

Die in Anlage 1 Abschnitt A.II neu eingefügte Nummer 1.3 ermöglicht es, die Wattfahrtrichtlinie als Anhang 1 zur Anlage 1 aufzunehmen, womit sie rechtlich an die richtige Stelle gerückt und den übrigen Sicherheitsanforderungen gleich gestellt wird. Die bisherigen Nummern 1.3 und 1.4 werden durch diese Änderung überflüssig und daher aufgehoben. Die bisherige Nummer 1.5 kann ebenfalls entfallen.]

Zu Nummer 12:

Die Anlage 1a fasst nun alle technischen Anforderungen auf der Grundlage der §§ 6 und 6a der Schiffssicherheitsverordnung an einer Stelle zusammen.

Die einzelnen Teile beruhen auf den bisherigen nationalen Richtlinien nach den §§ 6 und 6a der Schiffssicherheitsverordnung, die zu verschiedenen Zeitpunkten im Verkehrsblatt veröffentlicht wurden. Daher sind sie in unterschiedlicher Weise gegliedert. Diese Gliederungen bleiben im Rahmen dieser Verordnung weitgehend bestehen. Die Kapitelbezeichnungen in Teil 3 betreffen eine andere Gliederungsebene als die in Teil 6. Während es in Teil 6 für einzelne Fahrzeugtypen ausreicht, die Vorschriften eines Kapitels zu erfüllen, müssen bei der SOLAS angelehnten Kapitelgliederung mehrere bis alle Kapitel erfüllt sein. In einem weiteren Änderungsschritt sollen die Gliederungen der einzelnen Teile der Anlage 1a harmonisiert werden.

Der Verweis auf die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (seit dem 01.01.2016: Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation) oder „Verwaltung“ wird in den einzelnen Teilen harmonisiert. Es wird nur noch auf die „Berufsgenossenschaft“ verwiesen. Bei einer Änderung der Bezeichnung brauchen die einzelnen Teile zukünftig nicht geändert zu werden, es genügt eine Änderung in den Begriffsbestimmungen in den Teilen der Anlage 1a.

Zu Teil 1

Teil 1 enthält die Sicherheitsanforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen, die bisher in der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie (VkBl. 2013 S. 951) geregelt waren. Diese Anforderungen werden unverändert übernommen. Der Text wurde lediglich redaktionell an die Tatsache angepasst, dass er sich nun gemeinsam mit den Anforderungen für andere Schiffstypen direkt in der Schiffssicherheitsverordnung befindet. Die

Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe überlässt die Festlegung von Anforderungen für vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D weitgehend der Verwaltung des Flaggenstaates. Teil 1 konkretisiert die Anforderungen an die Schiffssicherheit dieser Schiffe.

Zu Teil 2

Teil 2 enthält die Sicherheitsanforderungen für Binnenschiffe, die in dem Bereich nach § 9 Absatz 5 Schiffssicherheitsverordnung verkehren. Diese Anforderungen waren bisher in der Richtlinie gem. § 6 Abs. 1 Ziffer 2 Schiffssicherheitsverordnung für Binnenschiffe, die in einem Bereich seewärts der Grenzen der Binnenwasserstraßen Jade und Weser bis zur Verbindungslinie Schillinghörn über das Haus der Vogelschutzwarte der Insel Alte Mellum zum Kirchturm Cappel verkehren (VkBl. 2006 S. 479), geregelt und werden unverändert übernommen. Der Text wurde lediglich redaktionell an die Tatsache angepasst, dass er sich nun gemeinsam mit den Anforderungen für andere Schiffstypen direkt in der Schiffssicherheitsverordnung befindet.

Zu Teil 3

Teil 3 enthält die neuen Sicherheitsanforderungen an den Bau und die Ausrüstung von Traditionsschiffen.

Zu Kapitel 1 (Allgemeine Bestimmungen)

Zu Regel 1. (Geltungsbereich)

Der Geltungsbereich des Teils für Traditionsschiffe erstreckt sich auf Traditionsschiffe bis zu einer Länge von 55 m. Die Längenbegrenzung auf 55 m ist aus der Definition in der Sicherheitsrichtlinie übernommen worden und historisch gewachsen. Da Traditionsschiffe mit Sportbootführerscheinen gefahren werden dürfen, ist es angezeigt, die Längenbegrenzung beizubehalten.

Zu Regel 1.2 bis 1.3.

Diese Regeln dienen der Klarstellung.

Zu Regel 2. (Begriffsbestimmungen)

Zu Regel 2.1.1

Sie enthält die Definition des Begriffs „Traditionsschiff“. Im Vergleich zur geltenden Sicherheitsrichtlinie ist das Merkmal „welche die Bundesflagge führen“ weggefallen und das „öffentliche Interesse an der Präsentation des Traditionsschiffes in Fahrt“ hinzugekommen. Das Merkmal „Führen der Bundesflagge“ ist bereits Voraussetzung nach § 6 Absatz 1 Schiffssicherheitsverordnung, um in den Anwendungsbereich des Teils 3 zu kommen. Die Aufnahme des Merkmals „öffentliches Interesse an der Präsentation des Traditionsschiffes in Fahrt“ dient der Angleichung an die in der Sportseeschifferscheinverordnung enthaltene Definition eines Traditionsschiffes, nach der *Traditionsschiffe historische Wasserfahrzeuge oder deren Nachbauten bis zu einer Rumpflänge von 55 Metern, an deren Erhaltung und Präsentation in Fahrt ein öffentliches Interesse besteht und [...], sind.*

Zu Regel 2.1.2

Sie enthält die Definition des Begriffs „Historisches Wasserfahrzeug“ und ist eng angelehnt an die Ausnahmeregelung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe.

Zu Regel 2.1.2.1

Traditionsschiffe können nach dem Entwurf nicht nur historische Wasserfahrzeuge sein, sondern auch solche, die sich zwar nicht mehr im Originalzustand befinden, deren Gesamterscheinung jedoch einem Vorläufertyp entspricht, den es in dieser Bauweise nachweislich in der Vergangenheit gegeben hat. Auch der Nachbau eines historischen Fahrzeugs kann einem historischen Fahrzeug gleichgestellt werden. Der Kreis der Fahrzeuge, die „Traditionsschiff“ werden können, wird dadurch gegenüber der geltenden Sicherheitsrichtlinie, die ausschließlich die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebauten Fahrzeuge erfasst, erweitert. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass sich die wenigsten heute noch vorhandenen Schiffe in ihrem Ursprungszustand befinden. Sehr viele Schiffe wurden im Laufe ihres Lebens zum Teil mehrfach umgebaut. Auch eine Änderung des Nutzungszwecks ist keine Seltenheit. Dennoch können diese Schiffe auch erhaltenswert sein.

Zu Regel 2.1.2.2

Zu Buchstabe a

Auch Einzelnachbildungen eines dokumentierten, individuellen historischen Vorbildes können als Traditionsschiff zugelassen werden. Diese Einzelnachbildungen sind von der Ausnahmeregelung der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe erfasst und fallen nicht als Neubauten in deren Anwendungsbereich.

Zu Buchstabe b

Die klassischen Großsegler (Vollschiffe, Barken, Briggs, Schoner, z.B. die damaligen P-Liner der Reederei Laeisz) sind heute nahezu ausgestorben und damit einhergehend auch die spezifische Seemannschaft, die zum Betrieb dieser Schiffe notwendig war. Deshalb soll Schiffen, die in Größe und Takelage jenen Schiffen möglichst nahe kommen, die Möglichkeit gegeben werden, traditionelle Seemannschaft zu vermitteln. Dazu wird der Begriff des Segelschulungsschiffs in den Anwendungsbereich neu aufgenommen. Segelschulungsschiffe fallen nach dem Wortlaut der derzeit gültigen Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe nicht in ihren Anwendungsbereich. Im Erlasswege wurde jedoch bereits im Jahr 2010 für diese Schiffe die Möglichkeit eröffnet, unter bestimmten Voraussetzungen ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe zu erhalten. Diese Möglichkeit wird nun in dem Verordnungsentwurf festgeschrieben.

Zu Regel 2.1.4

Diese Regel definiert den Begriff „vorhandenes Schiff“ als ein Schiff, für das am 30.09.2012 oder am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe erteilt war. Der Stichtag rührt daher, dass Schiffen, die zum Ende der Saison 2012 über ein gültiges Zeugnis für Traditionsschiffe verfügten, Bestandsschutz hinsichtlich ihrer Historizität und ihres Betreiberkonzepts gewährt werden sollte. Das „Ende“ der Saison 2012 wurde auf den 30.09.2012 datiert. Denselben Bestandsschutz erhalten die Schiffe, denen in der Zeit zwischen dem 30.09.2012 und dem Inkrafttreten dieser Verordnung ein Sicherheitszeugnis erteilt wurde.

Zu Regel 2.1.5 bis 2.1.10

Sie enthalten weitere Begriffsbestimmungen.

Zu Regel 2.2

Vorschriften, auf die im weiteren Teil verwiesen wird, werden hier mit vollständiger Bezeichnung und Fundstellen aufgeführt.

Zu Regel 3. (Bau und Ausrüstung)

Hier werden der Bau und die Ausrüstung der Traditionsschiffe geregelt.

Zu Regel 3.1

Die Einzelheiten zu den Anforderungen an Bau und Ausrüstung sind in den Kapiteln II-1 bis V geregelt und beinhalten die Stabilität, den Brandschutz, die Rettungsmittel, die Funkausrüstung und die Navigationsausrüstung.

Zu Regel 3.2

Diese Regel schafft die generelle Möglichkeit für die Berufsgenossenschaft, gleichwertige Bestimmungen für Traditionsschiffe festzulegen oder anzuerkennen, wenn Einrichtungen, Hilfsmittel oder Maßnahmen nicht die festgelegten Bestimmungen für Traditionsschiffe erfüllen können.

Zu Regel 3.3

Allgemeiner Verweis auf allgemein anerkannte Regeln der Technik, wenn keine besonderen Anforderungen an Bauausführungen, Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstung, Werkstoffe, deren Einbau und den Betrieb in der Verordnung vorhanden sind.

Zu Regel 4. (Meeresumweltschutz)

Diese Regel dient der Klarstellung, dass auch Traditionsschiffe unter das MARPOL-Übereinkommen fallen.

Zu Regel 5. (Betriebsvorschriften)

Zu Regel 5.1

Um ein Sicherheitszeugnis als Traditionsschiff zu erhalten, müssen nicht nur bestimmte Eigenschaften des Schiffes vorliegen, der Betrieb des Schiffes muss auch bestimmten Anforderungen genügen. Er muss ideellen Zwecken dienen, historische Schiffsbetriebstechnik und traditionelle Seemannschaft vermitteln. Dadurch wird das öffentliche Interesse am Erhalt

dieser Schiffe und deren Präsentation in Fahrt begründet. Dies ist gewissermaßen das Gegengewicht zu den der Fahrgastschiffahrt gegenüber erleichterten Anforderungen an die Schiffe.

Zu Regel 5.2

Um ein Konkurrenzverhältnis zur Fahrgastschiffahrt, die sehr viel höheren Anforderungen unterliegt, zu vermeiden, ist eine erwerbswirtschaftliche Nutzung eines Traditionsschiffes untersagt. Entgelte für die Mitnahme von „Fahrgästen“ dürfen nur erhoben werden, wenn sie in Gänze für den Erhalt und den Betrieb des Schiffes verwendet werden. Auch die Erzielung mittelbarer wirtschaftlicher Vorteile ist untersagt. So soll beispielsweise unterbunden werden, dass ein Betreiber durch die Verwendung von Entgelten für die Finanzierung und Tilgung eines Kredits im Laufe der Jahre Eigentum aufbaut.

Zu Regel 6. (Verfahren)

Hier wird das Verfahren bei Beantragung eines Sicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe durch den Betreiber geregelt. Die beizubringenden Unterlagen sind aufgeführt.

Zu Regel 6.1

Grundsätzlich wird auf Antrag ein Sicherheitszeugnis für ein Traditionsschiff erteilt, wenn

- es sich um ein historisches Fahrzeug handelt,
- das zu ideellen Zwecken betrieben wird und
- die technischen Anforderungen der Sicherheitsvorschriften erfüllt sind.

Zu Regel 6.3

Dem Antrag sind Angaben und Unterlagen zur Historizität des Fahrzeugs, ein Nutzungskonzept, aus dem sich ergibt, in welcher Form die historische Schiffsbetriebstechnik und die traditionelle Seemannschaft vermittelt werden sowie ein Nachweis, dass eine erwerbswirtschaftliche Nutzung nicht stattfindet, beizufügen.

Zu Buchstabe c

Der Nachweis über die Mittelverwendung ist durch Vorlage eines Prüfberichts eines Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters zu führen. Nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe prüft die BGVerkehr derzeit, ob der Betrieb des Traditionsschiffes ausschließlich ideellen Zwecken dient. In der Vergangenheit ist es immer wieder zu Problemen und Unstimmigkeiten zwischen den Betreibern und der Verwaltung gekommen, wenn es um den Nach-

weis des ideellen Zweckbetriebs ging. Um diese Problematik zu beseitigen und die BGVerkehr zurück zu ihrer Kernaufgabe „Schiffssicherheit“ zu bringen, soll die Prüfung des ideellen Zweckbetriebes künftig durch Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater erfolgen. Die Vorlage eines Freistellungsbescheides des Finanzamts für einen gemeinnützigen Verein reicht zum Nachweis des hier geforderten ideellen Zweckbetriebes nicht aus, da gemeinnützige Vereine beispielsweise auch Geschäftsführer bezahlen dürfen. Hier ist jedoch gerade nicht gewollt, dass mit dem Betrieb eines Traditionsschiffes Lebensunterhalt erwirtschaftet werden kann.

Zu Buchstabe d

Für die Fälle, in denen die Historizität nicht zweifelsfrei festgestellt werden kann, und für die Fälle, in denen ein Sicherheitszeugnis für ein als historisches Wasserfahrzeug anzuerkennendes Fahrzeug (Rückbau) beantragt wird, ist das Gutachten einer sachverständigen Stelle vorzulegen. Bislang konnten nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe lediglich historische Wasserfahrzeuge zugelassen werden, die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind. Nach den neuen Regelungen ist die Anerkennung von Fahrzeugen, die zwar nicht originalgetreu sind, deren Gesamterscheinung aber einem Vorläufertyp entspricht, den es nachweislich in der Vergangenheit gegeben hat, als historisches Wasserfahrzeug möglich. Die Prüfung der Voraussetzungen soll eine sachverständige Stelle durchführen. Auch mit dieser Regelung soll erreicht werden, dass die BGVerkehr sich auf ihre Kernaufgaben konzentrieren kann.

Zu Regel 7. (Sachverständige Stellen)

Nach den neuen Vorschriften gibt es mehrere sachverständige Stellen.

Zu Buchstabe a bis c

Die BGVerkehr kann Sachverständige anerkennen, wenn sie über die fachlichen Eignungen verfügen und Unparteilichkeit im Rahmen der Ausübung ihrer Gutachtertätigkeit gewährleisten können. Es kann sich jede Person bewerben und eine Anerkennung als sachverständige Stelle beantragen. Bedienstete der BGVerkehr können ebenfalls als sachverständige Stelle fungieren. Darüber hinaus können die nach Landesrecht zuständigen Denkmalschutzbehörden als sachverständige Stellen Beurteilungen vornehmen. Der Antragsteller hat die freie Wahl, bei welcher sachverständigen Stelle er das Gutachten erstellen lässt.

Zu Regel 8. (Besichtigung)

Bevor ein Sicherheitszeugnis erteilt wird, wird in einer Besichtigung des Fahrzeugs überprüft, ob das Fahrzeug alle technischen und baulichen Anforderungen der Vorschriften erfüllt. Die Regelungen zur Besichtigung der Fahrzeuge entsprechen zu großen Teilen den bisherigen Regelungen in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe. Die Besichtigungsintervalle sind gleich geblieben. Die Besichtigung wird von der BGVerkehr vorgenommen. Die Möglichkeit der Besichtigung und Vorlage eines Gutachtens eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen ist nicht mehr vorgesehen, die Besichtigung kann jedoch ganz oder teilweise durch eine anerkannte Organisation durchgeführt werden.

Zu Regel 8.5.

Neu hinzugekommen und unerlässlich ist die Forderung einer Überprüfung der Außenhaut und der Schiffsverbände auf dem Trockenen im Rahmen der erstmaligen Besichtigung und bei jeder Erneuerungsbesichtigung (sog. Landrevision). Die Überprüfung der Außenhaut der Schiffe sowie der Schiffsverbände auf dem Trockenen ist dringend erforderlich, da Schäden an der Außenhaut in der Regel nur im Rahmen von Landrevisionen festgestellt werden können. Die damit einhergehende Beseitigung der Außenhautschäden ist ebenfalls nur auf dem Trockenen d.h. auf der Helling oder im Trockendock möglich.

Zu Regel 9. (Geltungsdauer und Gültigkeit des Sicherheitszeugnisses)

Die Vorschriften zur Geltungsdauer und Gültigkeit des Sicherheitszeugnisses entsprechen den bisherigen Regelungen in der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe.

Zu Regel 10. (Verantwortlichkeit und Verhaltenspflichten)

Regelt Verhaltenspflichten des Betreibers.

Zu Regel 11. (Wartung und Instandhaltung)

Hier werden allgemeine Verpflichtungen zur Wartung und Instandhaltung des Schiffes geregelt und einzelne konkrete Verpflichtungen zu regelmäßigen Überprüfungen festgeschrieben.

Zu Regel 12. (Schiffsbesetzung)

In dieser Vorschrift sind Regelungen über die Schiffsbesetzung getroffen. Sie verweist u.a. auf die Sportseeschifferscheinverordnung, in der die einzelnen Vorschriften über die Beset-

zung von Traditionsschiffen enthalten sind. Außerdem gelten einige Vorschriften der Maritim-Medizin-Verordnung zur Seediensttauglichkeit entsprechend.

Zu Regel 13. (Übergangsregelungen)

Enthält die Übergangsregelungen und normiert vor allem den Bestandsschutz für diejenigen Schiffe, die am 30.09.2012 über ein gültiges Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe verfügten.

Zu Kapitel 2 (Bauweise der Traditionsschiffe - Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen)

Zu Regel 2. (Freibord)

Festlegung einer einheitlichen und eindeutigen Freibordmarke für Traditionsschiffe.

Zu Regel 3. (Verschlusszustand)

Die Herstellung des Verschlusszustandes ist notwendig, um den Einbruch größerer Wassermengen ins Schiffsinne zu verhindern.

Zu Regel 6. (Wasserpforten)

Sofern ein Fahrzeug mit einem durchgehenden Schanzkleid versehen ist, muss überkommendes Wasser schnell ablaufen können.

Zu Regel 7. (Reling/Schanzkleid)

Reling oder Schanzkleid müssen ausreichend hoch sein, um ein Überbordgehen wirksam zu verhindern.

Zu Regel 8. (Wasserdichte Unterteilung)

Diese Regel stellt konkrete Anforderungen an die Schottunterteilung der Traditionsschiffe. Es wurde festgestellt, dass in vielen Fällen Schotte nachträglich ausgebaut wurden. Die ehemals nach Schiffbauregeln gebauten Schiffe wurden in einen kritischen Zustand gebracht, der eine Gefahr für die Schifffahrt und die beförderten Personen einschließlich der Besatzung, darstellte. Lecksicherheit und Schiffskörperfestigkeit sind nach dem Ausbau der Schotte nicht mehr gewährleistet.

Zu Regel 9. (Schiffsverbände)

Anpassung an den Stand der Technik. Regel 9.2 soll vermeiden, dass Beschädigungen an der Außenhaut unsachgemäß geflickt werden.

Zu Regel 10. (Anker und Schleppleine)

Sicheres Ankern setzt nicht nur die Funktionsfähigkeit der Ankereinrichtung, sondern auch die richtige Dimensionierung von Ankern, Ankerketten und Leinen voraus. Da Traditionsschiffe im Regelfall nicht klassifiziert sind, ist es sinnvoll und geboten, Mindestanforderungen vorzugeben.

Zu Regel 11. (Ruderanlage)

Eine funktionsfähige Hilfsrudderanlage ist erforderlich, um das Schiff beim Ausfall der Rudermaschine manövrierfähig zu halten.

Zu Regel 12. (Takelage)

Beschaffenheit und Zustand der Takelage sind nicht nur für die Segeleigenschaften, sondern auch für die Sicherheit von Besatzung und Fahrgästen von Bedeutung.

Zu Regel 13. und 14. (Stabilitätshandbuch und Stabilitätskriterien)

Zur Gewährleistung der Intaktabilität werden in diesen Regeln Anforderungen entsprechend den Sicherheitsempfehlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) normiert. Die Traditionsschiffe verfügen in den meisten Fällen nicht über ausreichende Stabilitätsunterlagen, so dass die Besatzung die Stabilität des Schiffes nicht kennt und nicht einschätzen kann. Seit 2003 hat die BSU in ihren Untersuchungsberichten immer wieder auf die unklaren und ungenauen Stabilitätsanforderungen in der Sicherheitsrichtlinie hingewiesen und empfohlen, konkrete Anforderungen an Stabilität, Leckrechnung und Verschlusszustand in der Sicherheitsrichtlinie zu normieren.

Zu Regel 15. (Haupt- und Hilfsmaschinen)

Der Ausfall der Maschinenanlage war wiederholt Ursache für Seeunfälle aufgrund von Manövrierunfähigkeit. Vor diesem Hintergrund ist ein besonderes Augenmerk auf die Funktionsfähigkeit der Maschinen und elektrischen Einrichtungen zu legen. Die Anforderungen entsprechend den Sicherheitsempfehlungen der BSU.

Zu Regel 16. (Maschinenbauliche Einrichtungen)

Diese Regel enthält weitergehende Regelungen zu maschinenbaulichen Einrichtungen, wie Lenzsystemen, die bisher nur sehr allgemein geregelt waren. Bei der Auswertung von Unfällen stellte sich heraus, dass Lenzmöglichkeiten faktisch nicht vorhanden waren, oder kurzfristig versagten.

Zu Regel 16.1.7

Die Armaturen (z.B. Rückschlagventile, Unterlaufhähne) in kombinierten Lenz-/Seewassersystemen dienen der Sicherheit gegen das Eindringen von Seewasser.

Zu Regel 18. (Überwachungsbedürftige Anlagen)

Überwachungsbedürftige Anlagen müssen betriebssicher sein. Das heißt, sie müssen besonderen Anforderungen in Bezug auf Herstellung, Bauart, Werkstoffe und Betriebsweise genügen. Die von der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe bislang in Bezug genommenen Vorschriften wurden (mit Ausnahme der UVV-See) durch das Produktsicherheitsgesetz und die Betriebssicherheitsverordnung abgelöst, die unmittelbar gelten. Für Anlagen, die diesen Vorschriften nicht unterliegen, werden Mindestanforderungen formuliert.

Zu Regel 19. bis Regel 30. (Elektrische Anlagen)

Die neu eingefügten Vorschriften für elektrische Anlagen dienen dem Schutz vor Energiegefahren, Brand, mechanischen Gefahren und Gefahren durch Hitze, sowie nicht zuletzt der Betriebssicherheit in Notfällen. Damit wird auch den Sicherheitsempfehlungen der BSU Rechnung getragen.

Zu Kapitel 3 (Brandschutz)

Übernahme der bisherigen Regelungen bei Wegfall der Einteilung nach Fahrzeuggruppen.

Zu Regel 1. (Begriffsbestimmungen)

Redaktionelle Überarbeitung der bisherigen Regelungen.

Zu Regel 2.1 (Allgemeines)

Inhaltliche Präzisierung durch konkreten Verweis auf den SPS-Code.

Zu Regel 2.2 (Treppen)

Ausweitung der Forderung im Hinblick auf eine „Stahlunterkonstruktion“ bei allen Treppen. Ohne mindestens eine „Stahlunterkonstruktion“ ist ein Verlassen oder Betreten eines Raumes im Brandfall nicht möglich.

Zu Regel 2.6 (Heizkörper)

Die Gefahr des Entzündens von Kleidungsstücken oder anderen Gegenständen über Öfen oder Herden soll ausgeschlossen werden.

Zu Regel 2.7 (Inventar)

Reduzierung der Vorschrift auf die eigentliche Forderung nach schwerentflammbarem Werkstoff. Der Nachweis der „Schwerentflammbarkeit“ ist in Normen und Vorschriften geregelt.

Zu Regel 3.4 (Öffnungen in Maschinenräumen)

Durch den Verschluss von Öffnungen und die Abdeckung von eventuell geborstenen Glas-scheiben sollen die Maschinenräume im Brandfall in den Verschlusszustand versetzt werden können.

Zu Regel 4.1 (Feste Brennstoffe)

Bei Kohlebunkern muss sichergestellt sein, dass im Brandfall durch die Zugänge oder andere Öffnungen Wasserstrahlen aus der Wasser-Feuerlöschanlage in die Bunker eingeleitet werden können.

Zu Regel 4.2.1 (Flammpunkt)

Die Unterbringung von Benzin in besonderen Räumen auf dem freien Deck sorgt dafür, dass sich keine explosionsfähigen Gemische bilden können.

Zu Regel 4.2.2 (Brennstoffsystem)

Die in den Regel 4.2.2.1 bis 4.2.2.8 enthaltenen Vorschriften für Lagerung, Verteilung und Verwendung des Brennstoffs gewährleisten eine ausreichende Sicherheit im Maschinenraum.

Zu Regel 4.2.2.4

Bei einem Brand in einem Maschinenraum müssen die Absperrvorrichtungen an den Tanks von einer außerhalb des gefährdeten Maschinenraumes liegenden sicheren Stelle aus ge-

geschlossen werden können, um die mögliche Zufuhr von Brennstoff zum Brand zu unterbinden.

Zu Regel 4.2.2.5

Geeignete Füllstandsanzeiger zur Bestimmung der im Brennstofftank enthaltenen Betriebsstoffmenge dürfen beim Versagen oder Überfüllen des Brennstofftanks keinen Brennstoff austreten lassen. Hier spielt sowohl der Brandschutz als auch der Umweltschutz eine Rolle.

Zu Regel 11.3

Tragbare Feuerlöscher sind zu plombieren, um eine eventuelle unbefugte Benutzung kenntlich zu machen oder um festzustellen, dass der Feuerlöscher gebraucht wurde und deshalb aufzufüllen oder zu ersetzen ist.

Zu Regel 12. (Besondere Vorschriften für Traditionsschiffe, die aus Holz gebaut sind)
Neue Regelungen, die die besondere Gefährdung von Traditionsschiffen, die aus Holz gebaut sind, durch Feuer berücksichtigen.

Zu Regel 14 (Sicherheitspläne und Verschlusspläne)

Berücksichtigung von neuen Normen bei der Erstellung von Sicherheitsplänen. Aus diesen Plänen müssen, sofern vorhanden, die Kontrollstationen, Einzelheiten über die Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, die Feuerlöscheinrichtungen, die Fluchtwege, Einzelheiten der Lüftungssysteme mit Angaben über die Lage der Lüftungsschalter, die Brandklappen und die Schnellschlussventile für die Brennstoffversorgung ersichtlich sein.

Zu Kapitel 4 (Rettungsmittel)

Übernahme der bisherigen Regelungen bei Wegfall der Einteilung nach Fahrzeuggruppen.

Zu Regel 3.1

Die Bergeeinrichtung dient dem horizontalen Bergen von Personen (in der Regel verletzte Personen) aus dem Wasser. Über die Außenbordleiter können Personen, die über Bord gefallen sind (in der Regel nicht verletzte Personen), wieder an Deck gelangen.

Zu Kapitel 5 (Funkausrüstung)

Die Funkausrüstung von Traditionsschiffen muss einheitlichen internationalen Standards entsprechen. Eine Wiederholung von Regelungen, wie in den bisherigen Regelungen oder die Festlegung von Sonderregelungen für Traditionsschiffe ist nicht erforderlich und widerspricht den Bemühungen zur Harmonisierung von Vorschriften.

Zu Kapitel 6 (Navigationsausrüstung)

Übernahme der bisherigen Regelungen. Die Ausrüstung die in Kapitel V der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen aufgeführt und erforderlich ist, wird in den Regelungen nicht noch einmal aufgeführt. Damit werden Dopplungen in den Vorschriften vermieden.

Zu Kapitel 7 (Organisation von Sicherheitsmaßnahmen)

Die Einführung eines Betriebssicherheitssystems ist eine Forderung des London MoU und deshalb für die gegenseitige Anerkennung nationaler Traditionsschiffszeugnisse in europäischen Gewässern notwendig. Davon abgesehen gehört der „menschliche Faktor“ noch immer zu den Hauptursachen für Seeunfälle.

Zu Regel 3. (Zeugnisse)

Ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC - Document of Compliance) für ein Schiff mit dem bestätigt wird, welche Schiffsarten durch den Betreiber betrieben werden dürfen sowie ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC - Safety Management Certificate) für ein Unternehmen mit dem bestätigt wird, dass das Unternehmen und seine Mitarbeiter an Bord das betreffende Schiff im Einklang mit dem genehmigten System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen betreiben, werden nur auf Antrag ausgestellt und bleiben freiwillig.

Zu Kapitel 8 (Meeresumweltschutz)

Die Vorschriften über den Meeresumweltschutz gelten unmittelbar. Abweichende materielle Regelungen können hier nicht getroffen werden. Kapitel 8 beschränkt sich daher auf eine Regelung zur Kapazität und Beschaffenheit von Abwassersammeltanks, der nach MARPOL Anlage IV Regel 9 den Anforderungen der Verwaltung des Flaggenstaates entsprechen muss.

Zu Kapitel 9 (Medizinische Versorgung)

In der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe war bislang lediglich vorgeschrieben dass eine Bordapotheke unter Berücksichtigung von Fahrtgebiet und Personenzahl als sonstige Sicherheitsausrüstung mitzuführen sei. Die neue Regelung konkretisiert die Ausstattung der Bordapotheke. Gleichzeitig trifft sie Regelungen über die für die Krankenfürsorge verantwortlichen Personen. Eine medizinische Versorgung von Land aus ist nur in einem Bereich von etwa 150 Seemeilen von der Küste aus möglich - das entspricht dem üblichen Einsatzradius von Rettungshubschraubern. Schiffsärzte sind praktisch nur auf Kreuzfahrtschiffen mit an Bord. In Abhängigkeit von Fahrtgebiet und Anzahl der an Bord befindlichen Personen werden sogenannte medizinische Wiederholungslehrgänge vorgeschrieben, je nach dem, ein großer Lehrgang (5-tägig) oder ein kleiner Lehrgang (2-tägig).

Die medizinische Ausstattung an Bord muss daher die Fähigkeiten der für die Krankenfürsorge verantwortlichen Personen unterstützen und handhabbar sein.

Zu Kapitel 10 (Registrierung der an Bord befindlichen Personen)

Übernahme der bisherigen Regelungen bei Wegfall der Einteilung nach Fahrzeuggruppen.

Zu Kapitel 11 (Zusätzliche Anforderungen an Segelschulungsschiffe)

Siehe Ausführungen zu Kapitel 1, Regel 2.1.2.2 b). Die Zulassung sogenannter Segelschulungsschiffe war bislang nicht Bestandteil der Sicherheitsrichtlinie, war aber aufgrund eines Erlasses möglich. Kapitel 11 regelt zusätzliche Anforderungen an Segelschulungsschiffe, die für die übrigen Traditionsschiffe nicht gelten.

Zu Kapitel 12 (Muster der Zeugnisse)

Kapitel 12 enthält einen Hinweis auf die Muster der Zeugnisse.

Zu Teil 4

Teil 4 ist für die Sicherheitsanforderungen an Sportboote vorgesehen. Diese müssen noch erarbeitet werden und werden zu einem späteren Zeitpunkt eingefügt.

Zu Teil 5

Teil 5 enthält die Sicherheitsanforderungen an Fischereifahrzeuge mit einer Länge unter 24 m, die bisher in der Sicherheitsrichtlinie für Fischereifahrzeuge unter 24 m (VkB1. 2009 S. 155 und S. 275) geregelt waren. Die Anforderungen wurden unverändert übernommen. Der

Text wurde lediglich redaktionell an die Tatsache angepasst, dass er sich nun gemeinsam mit den Anforderungen für andere Schiffstypen direkt in der Schiffssicherheitsverordnung befindet. Die Sicherheit von Fischereifahrzeugen mit einer Länge von 24 m und mehr sind durch die Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (ABl. L 34 vom 9.2.1998, S.1), in ihrer jeweils geltenden Fassung, geregelt. Für kleinere Fischereifahrzeuge bedarf es auf nationaler Ebene der Konkretisierung des erforderlichen Sicherheitsstandards für die Erteilung von Schiffssicherheitszeugnissen.

Zu Teil 6

Teil 6 enthält die Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe, die bisher in der Sicherheitsrichtlinie für Frachtschiffe (VkB1. 2015 S. 573) geregelt waren. Diese Anforderungen wurden unverändert übernommen. Der Text wurde lediglich redaktionell an die Tatsache angepasst, dass er sich nun gemeinsam mit den Anforderungen für andere Schiffstypen direkt in der Schiffssicherheitsverordnung befindet.

Zu Teil 7

Teil 7 enthält die Anforderungen an den Freibord bei Schiffen, die nicht dem Internationalen Freibordübereinkommen unterliegen. Diese Anforderungen waren bisher in der Freibordrichtlinie (VkB1. 2015 S. 598) geregelt. Sie wurden unverändert übernommen, soweit sie für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe gelten. Außerdem wurden entsprechende Anforderungen an Fischereifahrzeuge aufgenommen. Der Text wurde redaktionell an die Tatsache angepasst, dass er sich nun gemeinsam mit den Anforderungen für andere Schiffstypen direkt in der Schiffssicherheitsverordnung befindet.

Zu Teil 8

Teil 8 enthält die Anforderungen an Schiffsdampfkesselanlagen auf der Grundlage des § 6a der Schiffssicherheitsverordnung. Diese Anforderungen waren bisher in der Schiffsdampfkesselrichtlinie (VkB1. 2002 S. 313, Anlagenband B 8129) geregelt. Sie wurden unverändert übernommen. Der Text wurde redaktionell an die Tatsache angepasst, dass er sich nun direkt in der Schiffssicherheitsverordnung befindet.

Zu Artikel 2:

Artikel 2 ändert die See-Sportbootverordnung.

Zu Nummer 1:

Buchstabe a

§ 5 Absatz 3 schloss die Erteilung eines Bootszeugnisses aus, wenn für das Sportboot bereits ein gültiges Sicherheitszeugnis der See-Berufsgenossenschaft vorlag. Diese Regelung sollte die Möglichkeit des Missbrauchs durch den Besitz mehrerer Zeugnisse für ein Sportboot verhindern. In der Vergangenheit ist es vermehrt zu Problemen für Sportboote gekommen, die im Ausland gewerbsmäßig genutzt werden und deshalb über ein Sicherheitszeugnis nach § 15 der See-Sportbootverordnung verfügten, da im Ausland das Bootszeugnis zum Teil eine deutlich höhere Akzeptanz aufweist. Die Ausstellung eines Bootszeugnisses zusätzlich zum Sicherheitszeugnis war jedoch aufgrund § 5 Absatz 3 See-Sportbootverordnung nicht möglich. Mit der Neufassung des Absatzes 3 wird die Möglichkeit, das Bootszeugnis durch ein Sicherheitszeugnis zu ersetzen, beibehalten, aber nicht mehr ausgeschlossen, dass ein Bootszeugnis auch zusätzlich zu einem Sicherheitszeugnis erteilt werden kann.

Buchstabe b

Die Änderung in Absatz 4 ist eine Folgeänderung der Änderung in Absatz 3.

Zu Nummer 2:

Die Neufassung des § 14 normiert die Anwendbarkeit der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportfahrzeuge nach § 52 a Schiffssicherheitsverordnung 1997. Diese starre Verweisung wird erforderlich, da mit der Änderungsverordnung die Schiffssicherheitsverordnung 86 und die Übergangsregelungen des § 15 SchSV 98 aufgehoben werden.

Bislang galt die Richtlinie nach § 52 a entsprechend für Sportboote, die für ähnliche Sport- und Freizeitwecke, wie Ausbildungszwecke genutzt wurden. Nach der neuen Formulierung wird die Richtlinie unmittelbar auf alle gewerbsmäßig genutzten Sportboote angewendet.

Zu Artikel 3:

Die Gebührenverordnung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation wird um den neuen Gebührentatbestand für die Zulassung eines Sachverständigen nach Regel 7 Kapitel 1 des Teils 3 erweitert.

Zu Artikel 4:

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten der Verordnung sowie das Außerkrafttreten der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217).