

Zurück in die Zukunft

Wer ein Sicherheitszeugnis für ein Traditionsschiff mit weniger als 80 Personen an Bord benötigt, kann nach der Sicherheitsrichtlinie zwei Wege gehen:

Der erste Weg führt über einen Zulassungsantrag bei der GSHW. Hier führt die GSHW ein eigenständiges Vorprüfungsverfahren durch und entscheidet, ob das Schiff die Voraussetzungen an ein historisches Wasserfahrzeug erfüllt und zu ideellen Zwecken betrieben wird. Die Schiffssicherheit wird in diesem Fall durch einen Sachverständigen für Traditionsschiffe festgestellt. Das Zeugnis wird zwar auch hier letztlich von der SEEBG ausgestellt, die jedoch triftige Gründe feststellen muss, um von dem Prüfungsergebnis der GSHW abzuweichen. Eigene Besichtigungen der SEEBG sind hier nur bei triftigem Grund für Zweifel an den Feststellungen der GSHW vorgesehen.

Man kann - dies ist der zweite Weg - das Zeugnis auch direkt bei der SEEBG beantragen, die dann das Verfahren führt, eigene Besichtigungen vornimmt und über den Antrag nach Einholung einer Stellungnahme der GSHW entscheidet.

Beide Verfahren sind mit verschiedenen Kosten und Gebühren für Besichtigung Prüfung und Stempel verbunden. Eine Vereinheitlichung der Kosten für beide Wege ist vom Ministerium vorgesehen gewesen. Dies stagniert jedoch wegen der Nichtumsetzung der novellierten Sicherheitsrichtlinie. Wir bemühen uns um eine bestmögliche Angleichung in naher Zukunft.

In den letzten Jahren haben sich die beiden Wege inhaltlich nicht wesentlich voneinander unterschieden, was darauf zurückzuführen war, dass im Rahmen der 2004 etablierten - damals gemeinsamen - Registerkommission von SEEBG und GSHW alle Entscheidungen dort zusammengeführt wurden. Der wesentliche Erfolg dieser gemeinsamen Registerkommission bestand rückblickend darin, dass man eine Zeit

lang durchweg zu akzeptablen Kompromissen kam. Spätestens im letzten Herbst zeichnete sich jedoch ab, dass die grundlegenden Auffassungen von SEEBG und GSHW dazu, was zukünftig als Traditionsschiff im Sinne der Richtlinie gelten sollte, immer weiter auseinander gingen.

Die SEEBG - gestützt durch das BMVBS, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dessen Meinung hierzu sich 2008 an die der SEEBG angenähert hat - vertritt dagegen jetzt die Auffassung, dass deutlich stärker als bisher unter maritim-historischen Gesichtspunkten ausgesiebt werden müsse. Sie meint, dies inhaltlich alleine und notfalls auch gegen das Urteil von GSHW oder vereidigten Sachverständigen für Traditionsschiffe beurteilen zu können.

Die GSHW beansprucht jedoch die ihr vom BMVBS 2007 ausdrücklich zuerkannte Entscheidungshoheit über die Frage, was ein historisches Wasserfahrzeug im Sinne der Richtlinie ist. Hinzu kommt, dass nach Auffassung der GSHW angesichts unveränderter gesetzlicher Rahmenbedingungen kein Anlass besteht, grundsätzlich von der gerichtlich sanktionierten und politisch gewollten bisherigen Zulassungspraxis abzuweichen.

Es gelang bisher jedoch keiner Seite, die andere zu überzeugen. Auch der hochkarätig besetzte Workshop der Registerkommission zum Thema „historisches Wasserfahrzeug“ im März 2009 endete ergebnislos. Wenn hier überhaupt ein Erfolg zu verzeichnen war, dann der, dass die Fronten klarer wurden. Den Betreibern, die zum Teil seit Jahren auf Entscheidungen warten, ist damit allerdings nicht gedient. Die Hoffnung, nach dem Workshop werde der

in vielen Fällen eingetretene Stillstand der Rechtspflege enden, erfüllte sich nicht.

Die GSHW hat diese Entwicklung mit zu vertreten. Ihr intensives Bemühen, im Interesse der betroffenen Betreiber zu Kompromissen mit der SEEBG zu kommen, war lange Zeit erfolgreich und hat manch krumme Entscheidung und manch aberwitzigen Aufwand gerechtfertigt. Im Jahr 2008 hat die SEEBG jedoch damit begonnen an der Registerkommission vorbei und ohne Beteiligung der GSHW Zulassungsentscheidungen zu treffen. Unabhängig von dem hier zu beobachtenden deutlichen Verstoß gegen die getroffenen Vereinbarungen musste man dies als Alarmzeichen werten. Hinzu kam eine Tendenz der SEEBG, bei von ihr kritisch betrachteten Sachverhalten unabgesprochen Zeugnisse mit kürzeren als den Regellaufzeiten zu erteilen. Schließlich fand nicht einmal der Vorschlag der GSHW, bei kompromissunfähigen Zweifelsfällen an der Anerkennung als Traditionsschiff auf das Gutachten eines vereidigten Sachverständigen für Historische Wasserfahrzeuge und Museumsschiffe zurückzugreifen, die Zustimmung der SEEBG. Man muss daher konstatieren, dass der Versuch, alle Entscheidungen einstimmig mit der SEEBG zu treffen, am Ende nicht mehr funktioniert hat. Und angesichts der vielen seit Monaten unentschiedenen Fälle - einige Anträge datieren noch aus 2007 - ist ein weiteres Abwarten nicht mehr möglich.

Ab sofort wird die GSHW daher wieder zu den bei ihr anhängigen Zulassungsanträgen die in der Sicherheitsrichtlinie und der sogenannten Traditionsschiffsvereinbarung zwischen GSHW und SEEBG vorgesehenen eigenen Prüfungen vornehmen und eigene Entscheidungen treffen. Um den ihr dabei eingeräumten sachverständigen Beurteilungsspielraum auszufüllen und die Rahmenbedingungen zu dokumentieren, nach denen Entscheidungen gefällt werden, wurden aktuelle, nachstehend abgedruckte, Beurteilungskriterien entwickelt. Diese sind geprägt durch die nationale wie europäische Rechtslage, durch Entscheidungen von Gerichten und Behörden sowie durch die bei der GSHW versammelte Kompe-

tenz in Fragen rund ums Traditionsschiff. Es wird so präzise wie möglich erläutert, was ein historisches Wasserfahrzeug ist, wie das ideelle Nutzungskonzept bewertet werden kann und in welcher Form das Verfahren abläuft. Klare Entscheidungsgrundlagen, kurze Bearbeitungszeiträume, persönliche Ansprechpartner, Beratung und Hilfe im gesamten Verfahren - so soll und wird es zukünftig bei der GSHW und ihrer, nunmehr wieder eigenständigen Registerkommission laufen.

Das Ministerium und die SEEBG sind hiervon unterrichtet worden.

Wer allerdings denkt, es werde nun alles Schwimmfähige von der GSHW durchgewunken, irrt ebenso wie das BMVBS, das uns das ja schon heute vorwirft. Manches von dem, was die Gerichte und Behörden entschieden haben, gefällt uns nicht. Aber selbstverständlich werden wir alles Rechtskräftige unseren Entscheidungen zugrunde legen. Der Begriff der „maritimen Sicherheitspartnerschaft“ hat für die GSHW große Bedeutung. Die GSHW ist an dieser Partnerschaft aufgrund ihres besonderen Sachverständes beteiligt. Dies wird von unseren Partnern gerne übersehen. Die GSHW wird von ihrer Seite her sachkundige, berechenbare, reproduzierbare und damit auch gerichtlich nachprüfbar Entscheidungen auf Basis der geltenden Vorschriften treffen.

Dies gibt Anlass zur Hoffnung, dass sich das Verhältnis zu den Behörden entspannen wird. Nichts ist in einer solchen Situation Vertrauen bildender als ruhige und kompetente Sacharbeit. Vielleicht gelingt es uns ja auf diesem Wege, unsere Partner in Hamburg und Bonn wieder davon zu überzeugen, dass Traditionsschiffahrt auch in ihrer großen Bandbreite durchaus beherrschbar ist und die GSHW kein Geheimbund zur Legitimierung von Seelenverkäufern oder unlauterem Wettbewerb in der Seefahrt ist.

*Knut Frisch
Thomas Hoppe
Christopher Papperitz*

Kriterien der GSHW

zur Zulassung von Traditionsschiffen nach der Sicherheitsrichtlinie

Die GSHW¹ ist im Rahmen der maritimen Sicherheitspartnerschaft aufgrund ihrer Sachkunde nach Ziff. 1.6. ff. der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe² mit weniger als 80 Personen an Bord berufen, bei ihr gestellte Anträge auf Zulassung von Traditionsschiffe eigenständig zu prüfen und zu beurteilen.³ Hierbei ist der GSHW in der Sicherheitsrichtlinie sowie in der Traditionsschiffvereinbarung⁴ ein autonomer Beurteilungsspielraum zuerkannt worden.

Darüber hinaus wird die GSHW in bei der See-Berufsgenossenschaft nach Ziff. 1.4. ff. der Sicherheitsrichtlinie direkt geführten Verfahren eine beratende Stellungnahme gem. § 3 Abs. 1 SchSV zur Einordnung und Beurteilung von Traditionsschiffen abgeben.

Allen Entscheidungen der GSHW liegt folgende Auslegung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe zugrunde:

A. Grundvoraussetzungen

1. Es muss sich um ein **Seeschiff**⁵ handeln. Hierüber entscheidet der Eintrag im Seeschiffsregister. (*Kommentar: Die Seetauglichkeit für das beantragte Fahrtgebiet wird unabhängig hiervon durch die Stellungnahme eines vereidigten Sachverständigen für Traditionsschiffe festgestellt.*) Bei Fahrzeugen, die nicht im Seeschiffsregister eingetragen sind, bestimmt sich die Eigenschaft als Seeschiff nach der Bauart des Schiffes. (*Kommentar: Auch hier gilt im Zweifel die Stellungnahme des Sachverständigen.*)
2. Das Fahrzeug muss **unter deutscher Flagge** fahren und darf eine **Rumpflänge von 55m** nicht überschreiten.⁶

B. Historisches Wasserfahrzeug

II. Folgende Fahrzeuge gelten als historische Wasserfahrzeuge:

1. **Traditionsschiffe**, deren Eigenschaft als historisches Wasserfahrzeug im Sinne der Sicherheitsrichtlinie bzw. ihrer Vorläufer-Richtlinien⁷ durch eine deutsche Verwaltungsbehörde oder ein deutsches Gericht rechtskräftig oder bestandskräftig festgestellt wurde und an denen seitdem keine wesentlichen Umbauten oder sonstige Veränderungen vorgenommen wurden, die das Erscheinungsbild beeinträchtigen und / oder eine Funktionsänderung bewirken, sofern nicht triftige Gründe im Einzelfall zu der Annahme führen, dass der Entscheidung zugrunde liegende Tatsachen seinerzeit unzutreffend bewertet wurden oder we-

¹ Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V. (www.gshw.de)

² Richtlinie nach § 6 Abs. 1 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen, soweit sie nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen und der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgast-schiffe unterliegen, in der Fassung vom 17.04.2003 (VkB1. 2003, S. 205), im Folgenden: „Sicherheitsrichtlinie“

³ so auch (für Beurteilungsspielraum der GSHW): OVG Hamburg, Beschl. v. 25.10.2004 (1 Bs 385/04), rechtskräftig.

⁴ Vereinbarung zwischen der See-Berufsgenossenschaft und der GSHW vom 04.05.2000 (veröffentlicht auf www.gshw.de)

⁵ Ziff. 1.1 letzter Spiegelstrich Sicherheitsrichtlinie

⁶ Ziff 3.4 der Sicherheitsrichtlinie

⁷ Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe in der Fassung vom 15.04.2000; die für Traditionsschiffe zusätzlichen Bestimmungen der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Juni 1998 (BGBl. I S. 1431); Richtlinie im Sinne des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen vom 14. September 1991 (VkB1. 1991, S. 646 und 648).

sentliche Tatsachen nicht bekannt waren. (Kommentar: Das Tatbestandsmerkmal des historischen Wasserfahrzeugs ist seit dem Jahr 2000 durchgängig und bis heute unverändert Voraussetzung für die Zulassung als Traditionsschiff. Rechtsänderungen sind weder in Deutschland noch in der EU erkennbar. Neuere Rechtsprechung zu diesem Tatbestandsmerkmal ist nicht ersichtlich. Die bisherige Entscheidungspraxis kann daher ohne weiteres herangezogen werden, sofern das Fahrzeug seither nicht wesentlich umgebaut / umgenutzt wurde und / oder seinerzeitige grobe Beurteilungsfehler oder Wissenslücken zu erkennen sind. Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber bis heute nicht von seinem ausdrücklich erklärten Ziel abgerückt ist, den Bestand an zugelassenen Traditionsschiffen zu schützen.⁸)

2. **Außer Dienst gestellte ehemalige Berufsfahrzeuge**, deren Originalzustand aus einer Zeit vor ihrer Außerdienststellung unabhängig von Alter, Bauzeit oder Nutzungsweise erhalten ist und erhalten werden soll, sofern diese in ihrer Form, Bauweise und Nutzungsart nicht mehr regelmäßig neu hergestellt werden. In besonderen Einzelfällen kann beispielsweise auch die Erhaltung einer Maschinenanlage und ihres Betriebes oder anderer technischer Einrichtungen für die Eigenschaft als historisches Wasserfahrzeug ausschlaggebend sein. (Kommentar: Die Regel ist, dass im Original erhaltene ehemalige Berufsfahrzeuge nach ihrer Ausmusterung als historische Wasserfahrzeuge anzuerkennen sind, sofern sie nicht mehr für Zwecke der Berufsschiffahrt neu hergestellt werden. Inwieweit spätere Umbauten diesen historischen Charakter verändern, wird erst im Anschluss geprüft.⁹ Hierbei ist unerheblich, wie viele Schiffe eines Typs oder einer Bauart noch existieren. Die Erfahrung zeigt, dass unrentable Berufsfahrzeuge regelmäßig innerhalb eines kurzen Zeitraums massenhaft ausgemustert und verschrottet werden. Der Schritt von einem großen Bestand hin zum Aussterben ganzer Gattungen erfolgt in der Seefahrt oftmals übergangslos, so dass auch frühzeitig außer Dienst gestellte Fahrzeuge einer Baureihe historischen Charakter haben können. Dies gilt nur dann nicht, wenn besondere Umstände des Einzelfalls ausnahmsweise eine abweichende Bewertung erfordern.)
3. **Ehemalige Sportfahrzeuge (Yachten)**, die als solche gebaut wurden, wenn sie weitestgehend ihrem äußeren Originalzustand bei Kiellegung entsprechen und ihnen darüber hinaus im Einzelfall aufgrund konkreter Umstände ein besonderes historisches Interesse zuzubilligen ist. (Kommentar: Die abweichende Betrachtungsweise im Vergleich zu ehemaligen Berufsfahrzeugen ist dem Umstand geschuldet, dass bei Yachten strukturelle Umbauten Ausnahme und nicht Regel sind. Der unveränderte Originalzustand ist daher von größerer Bedeutung.)
4. **Nachbauten** von historischen Wasserfahrzeugen, die hauptsächlich mit Originalwerkstoffen als Einzelnachbauten gefertigt worden sind.¹⁰
5. **Ausbildungsschiffe** (Sail Training Ships), die hauptsächlich durch Segel angetrieben werden und deren Bauart und Ausrüstung es erlaubt, Ausbildung zur Vermittlung traditioneller Seemannschaft auf grundsätzlich mehrtägigen Fahrten durchzuführen. Für die Einstufung als Ausbildungsschiff gelten die in der **Anlage 1** aufgeführten besonderen Kriterien.

III. Beurteilung von Abweichungen vom Originalzustand (Umbauten)

1. **Äußere Umbauten**, die ehemalige Berufsfahrzeuge **während ihrer Nutzungsdauer** in der Berufsschiffahrt erfahren haben, mindern ihren historischen Wert nicht.
2. **Äußere Umbauten, die** nach Ende der Nutzung in der Berufsschiffahrt erfolgt sind und **Sicherheitsanforderungen oder Auflagen geschuldet sind**, werden grundsätzlich als unschädlich behandelt (z.B. Schaffung von Stehhöhe unter Deck, Radar, Funkausrüstung).

⁸ Vgl. 2. VO zur Änderung der SchSV; Begründung zu Art. 1 Nr. 1 lit. B und Nr. 2

⁹ Ziff. III

¹⁰ vgl. Ziff. 1.1 erster Spiegelstrich Sicherheitsrichtlinie

3. **Innere Umbauten** sind für die Einstufung als historisches Wasserfahrzeug gleichfalls regelmäßig unerheblich.
4. **Nachträgliche Umbauten, die nicht von Sicherheitsaspekten getragen sind**, müssen im Einzelfall sorgfältig bewertet werden. Sie sollen in Anlehnung an die Charta von Barcelona¹¹ der EMH erfolgen. Ob es sich bei dem umgebauten Fahrzeug noch um ein historisches Wasserfahrzeug handelt, bestimmt sich nach den Gesamtumständen. Grundsätzlich sollen solche Umbauten so behutsam wie möglich durchgeführt werden und das äußere Erscheinungsbild so wenig wie möglich verändern. Hierbei ist das Spannungsfeld zwischen einer wirtschaftlichen Ermöglichung des Weiterbetriebs und dem Erhalt des möglichst weitgehenden Originalzustandes sachkundig im Einzelfall zu bewerten. (*Kommentar: Dabei ist nicht zwingend erforderlich, dass das umgebaute Fahrzeug in Gänze einen seiner früheren Bauzustände repräsentiert.*¹² *Entscheidend ist, dass wesentliche historische Elemente des Fahrzeugs erhalten werden und der historische Gesamtcharakter des Fahrzeugs erkennbar bleibt. Darüber hinaus kann auch besonderen Ausrüstungsmerkmalen eines Fahrzeugs wie z.B. Maschinenanlage, Rigg eine isolierte historische Bedeutung zukommen.*)
5. **Umbauten von Maschinen- zu Segelfahrzeugen** (und umgekehrt) sind unter besonderer Berücksichtigung der verwendeten Originalsubstanz sonst wie Nachbauten zu beurteilen.

C. Ideeller Zweckbetrieb und Einsatz zur Traditionspflege bzw. vergleichbaren Zwecken

1. Der Betrieb von Traditionsschiffen muss grundsätzlich **zu ideellen Zwecken** erfolgen. Dies kann der Erhalt eines historisch wertvollen Schiffes, die Demonstration und Vermittlung maritim-historischer Handwerke (Schiffbautechniken, Methoden der Schiffsführung, Techniken der traditionellen Fischerei etc.), die Nachwuchsschulung für den Betrieb von Traditionsschiffen (Sail Training) und die Vermittlung und Verstärkung sozialer Fähigkeiten sein.¹³ (*Kommentar: Andere ideelle Zwecke wie z.B. Förderung des Naturschutzes, Religionsausübung etc. scheiden aus. Im uneingeschränkten Seebetrieb sollen die Personen an Bord unter diesen Aspekten in den Schiffsbetrieb einbezogen werden. Im eingeschränkten Seebetrieb - Tagesfahrten - kann die Präsentation und Demonstration im Vordergrund stehen.*)
2. Der **regelmäßige entgeltliche Fahrgastbetrieb** ohne ideellen Zweck ist unzulässig. (*Kommentar: Der ideelle Betrieb des Schiffe muss durchgängig erkennbar sein. So sind z.B. Angelfahrten, Seebestattungen, Tauchfahrten etc. nur zulässig, soweit in jedem Einzelfall einer der in Ziff. 1 beschriebenen ideellen Zwecke erkennbar im Vordergrund steht. Ausnahmeregelungen für maritime Großveranstaltungen bleiben unberührt.*)
3. Der **wirtschaftliche Betrieb des Fahrzeugs** hat den Grundsätzen der Gemeinnützigkeit nach der Abgabenordnung zu entsprechen. (*Kommentar: Einnahmen aus dem Schiffsbetrieb oder mit ihm in Zusammenhang stehende Einnahmen wie Fahrgastentgelte, Mitgliedsbeiträge, Einlagen, Spenden, Vermittlungsprovisionen etc. müssen ungeschmälert den mit dem Betrieb verfolgten ideellen Zwecken zugute kommen. Leistungen an jegliche Dritte wie Eigner, Betreiber, Angestellte, Vermittler etc. dürfen nur in dem Umfang erfolgen, der nach den Regeln der Gemeinnützigkeit nach der Abgabenordnung zulässig ist.*¹⁴ *Sofern einem Betreiber die Gemeinnützigkeit nach der Abgabenordnung zuerkannt wurde und der Betrieb des Fahrzeugs im Rahmen des Satzungszwecks erfolgt, ist in aller Regel von einem ideellen Zweckbetrieb auszugehen.*)

¹¹ www.emh.org; maßgeblich ist allein die englischsprachige Ursprungsfassung des Textes, die deutsche Übersetzung weist ihr gegenüber teilweise erhebliche Abweichungen auf.

¹² Vgl. Sachverständigengutachten Prof. Dr. Ingo Heidbrink vom .. (nicht veröffentlicht)

¹³ Ziff. 1.1 3. und 4. Spiegelstrich Sicherheitsrichtlinie

¹⁴ §§ 52 ff. Abgabenordnung

D. Schiffssicherheit

1. Grundlage für die Beurteilung der Schiffssicherheit ist das Gutachten eines vereidigten Sachverständigen für Traditionsschiffe.
2. Dieses Gutachten wird auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft.

E. Verfahren

1. **Zuständig** für die Beurteilung ist die Sicherheitskommission der GSHW.¹⁵
2. Diese wird nach ihrem Ermessen vom Antragsteller **aussagekräftige Unterlagen** über das Schiff, den Schiffsbetrieb und die Schiffssicherheit anfordern. *(Kommentar: Dies betrifft regelmäßig aktuelle und alte Pläne und Bilder des Wasserfahrzeugs, Auszüge aus Schiffsregistern, eine detaillierte Beschreibung des beabsichtigten Schiffsbetriebs durch den Antragsteller, aussagekräftige Unterlagen über die Einnahme- und Ausgabesituation sowie die Gewinnverwendung der letzten drei Jahre (bei Neuanträgen: Ergebnisvorschau und Planrechnung für drei Jahre) sowie die schriftliche Verpflichtungserklärung des Antragstellers, das Fahrzeug im Rahmen der Zulassung zum Traditionsschiff ausschließlich für von ihm definierte ideelle Zwecke einzusetzen. Wenn juristische Personen beteiligt sind, kann die Sicherheitskommission deren Satzungen/Gesellschaftsverträge, Gesellschafterlisten und Registerauszüge anfordern. Darüber hinaus können weitere Unterlagen, die für die Beurteilung des Antrages erforderlich erscheinen, angefordert werden oder Besichtigungen durchgeführt werden. Eine Verpflichtung zur Vorlage von Unterlagen durch den Antragsteller besteht nicht.*
3. Alle der GSHW überlassenen Unterlagen werden **vertraulich** behandelt und nur zum Zwecke dieses Verfahrens verwendet.
4. Die **Sicherheitskommission berät den Antragsteller** während des gesamten Verfahrens. Sie entscheidet ausschließlich auf Grundlage ihr vorgelegter oder öffentlich zugänglicher Unterlagen.
5. Das abschließende **Votum** der Sicherheitskommission wird dem Antragsteller und der See-Berufsgenossenschaft unverzüglich schriftlich zugeleitet. Es ist zu begründen. Die See-Berufsgenossenschaft erhält darüber hinaus alle für die Beurteilung des Verfahrens erforderlichen Unterlagen, es sei denn, der Antragsteller hat deren Weitergabe im Einzelfall schriftlich widersprochen. In dem Votum kann die Sicherheitskommission der See-Berufsgenossenschaft Auflagen vorschlagen.
6. Das Votum der Sicherheitskommission wird, sofern dies im Einzelfall erforderlich wird, in angemessener Weise eine etwaige **Zulassungshistorie** des Fahrzeugs als Traditionsschiff für eine Übergangszeit berücksichtigen.

Hamburg, den

.....
Für die GSHW: Christopher Papperitz

.....
Für die Sicherheitskommission: Knut Frisch

Anlage 1: Auswahlkriterien für Ausbildungsfahrzeuge

¹⁵ § 2 Abs. 4 der Traditionsschiffsvereinbarung (Fußnote 4)

Anlage 1:

Auswahlkriterien Ausbildungsschiffe zu traditioneller Seemannschaft (Sail Training Schiffe)

„Sail Training Schiffe“ sind hauptsächlich durch Segel angetriebene¹ Wasserfahrzeuge, deren Bauart es erlaubt, Ausbildung zur Vermittlung traditioneller Seemannschaft² auf grundsätzlich mehrtägigen Fahrten³ durchzuführen.

Die Anzahl der Teilnehmer ist im Regelfall abhängig von der Anzahl der vorhandenen Kojenplätze.

Die Besetzung mit Inhabern von nautischen Befähigungsnachweisen erfolgt mindestens gemäß den Anforderungen für Traditionsschiffe über 25m⁴.

Die Mitsgler (Trainees) sind Teil der Mannschaft und in den See- und Hafenwachdienst eingebunden. Sie erfüllen unter Anleitung ihre Aufgaben innerhalb eines 24-Stunden-Wachsystems nach den Grundsätzen traditioneller Seemannschaft.

Die Segelschulungsschiffe (Sail Training Schiffe) erstellen ein Ausbildungsprogramm (Sail Training Programm); es umfasst Elemente der Erfahrungsnachweise für die Bescheinigung einer Befähigung als Schiffer auf Traditionsschiffen, wie sie in der Anlage 1 der Durchführungsrichtlinien zur Sportseeschifferscheinverordnung niedergelegt sind. Es enthält auch den Brücken und Wachdienst⁵, die Sicherheitsrolle⁶, Schiffskunde⁷ und Segel⁸- und Hafenmanöver⁹.

Die Teilnahme am Ausbildungsprogramm (Sail Training Programm) muss nachgewiesen werden¹⁰.

Das außergewöhnliche Erlebnis der Seefahrt unter Segeln auf Traditionsschiffen fördert erstrebenswerte soziale Verhaltensweisen, insbesondere Bereitschaft zur Teamarbeit und Übernahme von Verantwortung für sich selbst, für andere und für das Schiff¹¹.

10.10.2007/cs

¹ Segelschiffe mit nur angedeuteter Takelage sollen ausgeschlossen sein. Auch Schulungen an Land (z.B. wie in Priwall oder Neustadt) sollen nur in der Regie von Sail Training Schiffen angeboten werden, um eigenständige Traditionsschiffs-Landschulen (ähnlich wie für DSV-Führerscheine) zu vermeiden.

² dazu gehören auch Backschaft sowie Wartungs- und Erhaltungsarbeiten, die letztlich auch zur Schiffssicherheit beitragen.

³ „grundsätzlich“ soll eintägige Ausbildungstörns, z.B. für Feuerschutz, Bootsmanöver, Übungen mit SAR oder DGzRS, sowie Fahrten bei festgelegten maritimen Veranstaltungen nicht ausschließen.

⁴ Küstengewässer mindestens zwei Inhaber, sonst mindestens drei Inhaber gemäß Anlage 4 zu §11 Abs. 2, Regelbesetzung von Traditionsschiffen.

⁵ dazu zählen Ruder und Ausguck gehen, Wetterbeobachtung, Vermittlung der Grundregeln des Seeverkehrs.

⁶ sie enthält alle Elemente der persönlichen und der Schiffs-Sicherheit, Notausgänge, Feuerschutz, Verhalten im Notfall, Handhabung der Seenot-Handfunkgeräte und Verlassen des Schiffes.

⁷ enthält die Kenntnis über die Aufteilung und Ausrüstung des Schiffes, Handhabung von Schiffseinrichtungen wie, Ankerspill, Winschen, Kettenkasten, sanitäre Einrichtungen usw., Lagerung von Proviant und Messedienst.

⁸ sie umfassen theoretische und praktische Kenntnisse über Rigg, Segel, stehendes und laufendes Gut und ihre praktischen Anwendungen.

⁹ u.a. Bereitlegen der Festmacherleinen, Gebrauch von Fendern und Wurfleinen, sicheres Ausbringen der Festmacherleinen, Belegen an Pollern und Klampen, Herrichten der Gangway.

¹⁰ Bewährt hat sich ein persönlicher „Seemeilen-Nachweis“ mit Reisedaten, Seegebiet, Strecke und Name/Unterschrift des Kapitäns. Empfehlenswert wäre ein detaillierter persönlicher Ausbildungsnachweis, wie er bereits auf einzelnen Schiffen besteht.

¹¹ Sail Training bedeutet Erziehung durch die See; nur durch Mitwirken im Team wird unter fordernden Verhältnissen das Ziel erreicht, ohne Zwischenfälle im Bestimmungshafen anzukommen. Dazu gehören auch auf andere Rücksicht zu nehmen und Selbstdisziplin zu üben. Die Teilnahme an Segelveranstaltungen ermöglicht die Begegnung mit Menschen anderer Kulturkreise und fördert Toleranz und Völkerverständigung.