

„Historisches Wasserfahrzeug“

der Registerkommission am 03.03.2009 in Hamburg

Teilnehmer: siehe Anlage 1

1. **Knut Frisch** führt in das Thema ein und beschreibt die gegenwärtigen Probleme innerhalb der Registerkommission. Er verweist auf die Sitzung der Beteiligten unter Ägide des Verkehrsministeriums am 1.8.2007, in der nach seiner Sicht der GSHW das alleinige Recht zur Beurteilung der Historizität von Wasserfahrzeugen zugestanden wurde. In der Praxis sei dies jedoch zu keinem Zeitpunkt umgesetzt worden. Dies sowie unterschiedliche Auslegungen des Beurteilungsspielraums hätten dazu geführt, dass zwischen GSHW und SeeBG oftmals unterschiedliche Einschätzungen über die Einstufung einzelner Schiffe bestünden.
2. Die **SeeBG** kritisiert eine zu liberale Handhabung der GSHW bei der Wahrnehmung der ihr nach gegenwärtiger Fassung der Sicherheitsrichtlinie zugewiesenen Aufgaben. Daher sei man auch nicht bereit, der GSHW die Entscheidungshoheit über die Auslegung des Begriffs „historisches Wasserfahrzeug“ zu überlassen. Aus der Zulassungspraxis der vergangenen Jahre ließe sich auch kein Recht auf eine dauerhaft unveränderte Interpretation des Begriffs „historisches Wasserfahrzeug“ ableiten. Verwaltung und Gesetzgeber hätten das Recht, den Inhalt dieses Begriffes neu zu definieren und anzuwenden. Falls man sich nicht auf eine verbindliche Auslegung des Begriffs verständigen könne, müsse hierüber das BMVBS verbindlich entscheiden.
3. Die **GSHW** weist darauf hin, dass man den Begriff des „historischen Wasserfahrzeugs“ nicht losgelöst von seiner Historie sehen könne. Seit dem Jahr 2000 habe es etwa 240 Zulassungsentscheidungen gegeben. Diese Entscheidungen prägten den Inhalt des Begriffs des historischen Wasserfahrzeugs. Hinzu komme, dass der Gesetzgeber mit dem Begriff des „historischen Wasserfahrzeugs“ seinerzeit expressis verbis den heutigen Bestand an ca. 150 Schiffen erfassen wollte. Die Auffassung, die Szene habe sich qualitativ zum Schlechten entwickelt, sei nachweisbar falsch. Der Bestand von heute unterscheide sich nicht wesentlich von dem vor zehn Jahren. Ebenso unzutreffend sei die Behauptung, die Zulassungspraxis sei heute laxer als früher. Wenn es hier einen Paradigmenwechsel gebe, dann auf Seiten der Behörden. Und dieser müsse zwingend auf politischer Ebene und nicht auf Verwaltungsebene erfolgen. Bei der Prüfung zur Eignung als Traditionsschiff betrachte die GSHW weiterhin neben dem Anteil der historischen Schiffssubstanz, auch Aspekte des Betriebskonzeptes wie sie in der geltenden Richtlinie vorgegeben sind in einem ganzheitlichen Kontext von Fahrzeug und Betreibermodell.
4. Das **BMVBS** verweist auf den allgemeinen rechtlichen Rahmen, an der sich die Rechtsetzung bzw. Rechtsanwendung in Bezug auf Traditionsschiffe zu orientieren haben. Nationale Rechtsetzung bzw. Verwaltungspraxis könne nur unter Berücksichtigung der gegenwärtigen europäischen und internationalen Rechtsinstrumente erfolgen. Dass dies auch rechtliche Veränderungen mit sich bringe, verstehe sich von selbst. Auf die damaligen Motive, die zur Schaffung der derzeit geltenden Sicherheitsrichtlinie geführt haben, kann aus heutiger Sicht daher nur noch begrenzt zurückgegriffen werden. Traditionsschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen unterlägen nur aufgrund ihres Alters, der damit verbundenen Bauweise oder Antriebsart nicht im gleichen Maße den Anforderungen an Bau und Ausrüstung, die für moderne Fahrgastschiffe gelten. Das alleinige Stützen auf die Vermittlung traditioneller Seemannschaft könne weder rechtlich noch aus Sicherheitsgründen ausreichend sein, um den Status eines Traditionsschiffs zu erhalten. Diese Sichtweise werde auch von den benachbarten Schifffahrtsbehörden in NL und DK geteilt. Übergangsregelungen für derzeit als Traditionsschiff zertifizierte Schiffe, die nach ei-

ner Neufassung der nationalen Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe ggf. nicht den dortigen Kriterien entsprechen, würden in die Neufassung der Richtlinie integriert.

5. Die **AGDM** trägt ihr als **Anlage 2** beigefügtes Thesenpapier vor. Es sei wichtig, für die Privilegien der Traditionsschiffahrt eine Rechtfertigung zu finden. Diese könne nur darin liegen, dass die historische Substanz geschützt bzw. erhalten werde. Es müsse eine Selbstverpflichtung des Eigners zur Erfüllung der ideellen Vorgabe geben. Krasse Umbauten etc. würden der Pflege der historischen Substanz widersprechen.
6. **Joachim Kaiser** trägt sein als **Anlage 3** beigefügtes Thesenpapier zum historischen Wasserfahrzeug vor. Er schlägt eine zukünftige Unterteilung zwischen historischen Schiffen, an deren Erscheinungsbild hohe Maßstäbe anzulegen seien, und Sail Training Ships vor, die unter anderen Voraussetzungen zuzulassen seien. Einen kurzfristigen Eingriff in den Bestand zugelassener Schiffe lehnt er ab.
7. In der Diskussion werden noch folgende Gesichtspunkte angesprochen:
 - Beschränkender Einfluss der EG-Fahrgastschiffrichtlinie auf nationale Zulassungspraxis
 - Ausnahmestellung der deutschen Traditionsschiffahrt im Kontext sonstiger Zulassungsmöglichkeiten von Wasserfahrzeugen
 - Teilweise Willkürlichkeit der gegenwärtigen Verwaltungspraxis, Fehlen von Rechtssicherheit
 - Fehlende gesetzliche Alternativen zur Zulassung als Traditionsschiff
 - Erforderlicher Bestandsschutz für Eigner angesichts hoher Investitionen
 - Besondere Bedeutung der Traditionsschiffahrt für die Küstenländer
 - Hinweis auf Konkurrenzsituation und Abgrenzung zur gewerblichen Schiffahrt, die deutlich höhere Sicherheitsanforderungen zu erfüllen habe
 - Wichtigkeit des Erhalts, der Förderung und Vermittlung traditioneller Seemannschaft, als wesentlicher Schwerpunkt von Traditionsschiffahrt.
8. Es wird abschließend vereinbart, dass SeeBG und GSHW kurzfristig versuchen, sich auf eine Definition des Traditionsschiffs im Rahmen der Neufassung der Sicherheitsrichtlinie zu verständigen. Im Übrigen soll der Meinungsaustausch fortgesetzt werden.

9: Behandlung deutscher Traditionsschiffe in dänischen Häfen

BMVBS berichtet von einem Treffen mit Vertretern der Danish Maritime Authority (DMA) in Kopenhagen. Gegenstand des Gesprächs waren deutsche Traditionsschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen an Bord, die von Deutschland aus dänische Häfen anlegen und/oder in dänischen Häfen einen Fahrgastaustausch vornehmen möchten. Der Gesprächsinhalt ist in dem als **Anlage 4** beigefügten Protokoll festgehalten. Sobald ein Schiff mehr als 12 Fahrgäste an Bord befördere und aus dem Ausland einen dänischen Hafen anlaufe, unterfalle es aus dänischer Sicht den einschlägigen internationalen Regelungen zur Fahrgastschiffahrt, die eine entsprechende Zertifizierung erforderten. Nur bei maritimen Veranstaltungen in Dänemark seien kurze Tagestrips ausländischer Traditionsschiffe von dänischen Häfen aus mit mehr als 12 Fahrgästen möglich. Dänemark behalte sich jedoch vor, in Einzelfällen gesonderte Kontrollen durchzuführen und weitere Auflagen zu erteilen, die über die des Flaggenstaates hinausgehen könnten. Auf der Fahrt vom ausländischen Hafen zu den Festivals in Dänemark dürften wiederum maximal 12 Fahrgäste an Bord sein. Der Begriff Fahrgast werde von den Dänen enger ausgelegt als bei uns, jeder zahlende Mitfahrer an Bord werde unabhängig von seiner Einbindung in das Bordgeschehen als Fahrgast angesehen. Für die Flensburger Förde werde zwischen beiden Staaten eine bilaterale Vereinbarung ausgearbeitet, nach der auch außerhalb maritimer Festivals eine Überfahrt mit mehr als 12 Fahrgästen möglich sein soll. Die Details werden in weiteren Gesprächen erörtert.

Anlage 1

Albers, Jürgen (BSU)
Bach, Reinhard
Becker, Kay (See-BG)
Büker, Gerd (AGDM)
Dierks, Wolfgang (Rechtsanwalt)
Frisch, Knut (Registerkommission)
Heinig, Klaus
Hoppe, Thomas (Registerkommission)
Kaiser, Joachim (Stiftung Hamburg Maritim)
Köppen, Kathrin (See-BG)
Krüger, Kai (See-BG)
Papperitz, Christopher (GSHW)
Pihl, Gunnar
Prüss, Rainer (AGDM)
Rieken, Stefan (See-BG)
Scheel, Wolfgang (Registerkommission, GSHW)
Schol, Ulrike (BMVBS)
Seifert, Jürgen (Stiftung Hamburg Maritim)
Sönmez, Oya (See-BG)
Von Unruh, Werner (Seefahrtsschule Elsfleth)



AGDM
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen e.V.

Statement zur Diskussion um den Begriff
HISTORISCHES WASSERFAHRZEUG

Es geht für uns nicht um die wissenschaftliche Verwendung dieses Begriffes, der ist im der Tat sehr komplex. Es geht um einen bestimmten Kontext in dem dieser Begriff verwendet wird, nämlich um die rechtliche Relevanz dieses Begriffes in seiner Anwendung für die Erteilung von Privilegien. Diese Privilegien werden zunächst erteilt für die Erhaltung von historischer Substanz.

Typgerechte Sanierung, Restaurierung, Rückbau usw. kann sich nur auf das beziehen, was bereits dokumentiert wurde. Dies dient zumeist nicht mehr der Wissenschaft, wohl aber z.B. der geschichtspädagogischen Arbeit, nämlich an Modellen zu zeigen und zu erleben, was war.
Dies ist durchaus auch das Anliegen der AGDM.

Es geht aber zunächst um den Erhalt von historischer Substanz.

Die AGDM folgt zu 100% Dr. Heidbrinks Auffassung, der da sagt: „Ein Schiff, das zwar nach Jahren alt ist, aber mit modernster Technik betrieben wird, ist noch lange kein historisches Wasserfahrzeug. Ein jüngeres Schiff, das dagegen bewusst einen zeitlich fixierten Zustand tradiert und konserviert, kann es dagegen sehr wohl sein.“

Dass in diesem Sinne viele unserer Eigner bemüht sind, den Wettlauf mit dem Verfall zu gewinnen ist offensichtlich. Dass viele auf dem Weg sind, aber das selbst gesteckte Ziel noch lange nicht erreicht haben, ist auch bekannt und zu beobachten.

Auch diese Eigner finden mit ihren Schiffen die breite Unterstützung der Museumshäfen und der AGDM.

Wenn aber ein Eigner die historische Substanz über Jahre hinweg nicht erhält, sondern sich genau auf den entgegengesetzten Weg begibt, dann haben wir es hier nicht mit einer Selbstverpflichtung zum Erhalt zu tun, sondern mit wahrnehmbarer „offen-sichtlicher“ Vernichtung von historischer Substanz.

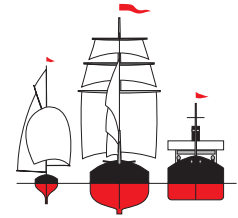
Dafür mag es vielfältige private oder geschäftliche Gründe geben.

Das bleibt auch jedem rechtlich unbenommen, wenn nicht der Denkmalschutz die Hände darüber hält.

Hierfür aber noch staatliche Privilegien zu erteilen, stößt auf mein Unverständnis.

Dies nicht nur als AGDM Vertreter, sondern auch als Bürger dieses Landes.

Die Privilegien werden erteilt um Substanz zu erhalten, nicht um sie zu vernichten.



Dr. Heidbrink spricht im Sinne dieser Problematik über die „Art des Umganges... oder die Philosophie seines Eigners und Betreibers“. Und er schlägt vor:

„Ein denkbarer Ansatz könnte es sein, daß anstelle eines von außen angelegten zu überprüfenden Maßstabs eine von innen kommende freiwillige Selbstverpflichtung tritt. Diese könnte anders als eine Anforderung von außen durchaus das Verhalten eines Eigners / Betreibers umfassen. Sobald solch eine Selbstverpflichtung ausgesprochen ist, kann auch von außen verifiziert werden, daß der Umgang mit dem Schiff nachhaltig unter diesen Kriterien erfolgt. Ein derartiges Verfahren hätte den Vorteil, daß Schiffe die bei einem der bisherigen Definitionsansätze nahezu zwangsläufig aus dem Kreis der historischen Wasserfahrzeuge herausfallen würden, weiterhin zu dieser Gruppe gehören könnten, sofern mit ihnen adäquat umgegangen wird.“

Dies genau ist der Punkt, der für ein solches Verfahren spricht:

Bei einer Selbstverpflichtung des Eigners kann auch von außen verifiziert werden, dass der Umgang mit dem Schiff nachhaltig unter den Kriterien des Erhaltes erfolgt.

Unsere Kritik an einigen wenigen Schiffen besteht eben genau darin, dass ein jahrelanger gegenteiliger Umgang beobachtet wurde.

Da laufen dann „privilegierte“ Schiffe, bei denen nach jahrelangen massivsten Eingriffen fast nichts mehr von der historischen Substanz übriggeblieben ist. Dies steht jedem frei. Hier wird aber genau der Weg beschritten, für den nach unserer Auffassung der Gesetzgeber keine Privilegien geschaffen hat.

Es gibt einen zweiten Grund für eine mögliche Privilegierung:

Dies betrifft die Ausbildung für das Bedienen historischer Wasserfahrzeuge.

Es betrifft die Weitergabe tradierter Kenntnisse, ohne die historische Wasserfahrzeuge nicht bewegt werden können. Sie sollen aber bewegt werden, um sie zu erhalten, und sie sollen natürlich auch in Fahrt gezeigt und erlebt werden.

Schiffe, auf denen solche Ausbildung erfolgt, müssen nicht unbedingt historische Fahrzeuge sein. Es können auch andere Fahrzeuge sein, wenn denn das traditionelle Handwerk hier vermittelt werden kann.

Sie sind aber nicht deshalb schon „Historischen Wasserfahrzeuge“ und sollten auch in der Öffentlichkeit nicht so benannt werden. Wir sind gegen Etikettenschwindel. Es demotiviert die, die sich um die Erhaltung von Historischen Wasserfahrzeugen bemühen und vermittelt einen falschen Eindruck von Geschichte. Sie könnten trotzdem Privilegien erhalten, aber unter anderen Voraussetzungen. Denn hier kann Selbstverpflichtung zum Umgang mit historischer Substanz nicht zur Grundlage der Privilegierung gemacht werden.

Die Voraussetzungen für eine Privilegierung solcher Fahrzeuge sollte der Gesetzgeber mit der GSHW klären.

Rainer Prüß
Vorsitzender der AGDM

Was ist ein „historisches Wasserfahrzeug“, was ist ein „Traditionsschiff“?

Die unterschiedlichen Auslegungen, welche traditionellen Schiffe als „historische Wasserfahrzeuge“ im Sinne der Traditionsschiffverordnung anzusehen sind und welche nicht, rühren unter anderem daher, weil bei der Abfassung der gültigen Richtlinie angestrebt wurde, schwimmendes Kulturgut einerseits und Sail-Training-Schiffe ohne Denkmalcharakter andererseits unter einem gemeinsamen Sicherheitsregime zu vereinen.

Um den daraus entstandenen Knoten aufzulösen wird hier der Vorschlag gemacht, für die Neufassung der Richtlinie die Definition des „historischen Wasserfahrzeugs“ zu präzisieren und – abgelöst hiervon – eine neue Definition zu erarbeiten für die Gruppe der Segelschulschiffe und zu anderen gemeinnützigen Zwecken eingesetzten Schiffe traditionellen Charakters. Bei der ersten Fahrzeuggruppe stünden die historische Substanz und der kulturelle Wert im Vordergrund, bei der zweiten Gruppe das Betreiberkonzept und die Verfolgung kultureller oder anderer gemeinnütziger Zielsetzungen.

Hierin würde sich eine Analogie abbilden zur gängigen Differenzierung des Begriffs „Maritimes Erbe“. Die erhaltenen historischen Schiffe, Hafenkrane und –gebäude werden als „materielles Erbe“, das seemännische Handwerk, die Kunst der Schiffsführung und die Alltagskultur der Seeleute hingegen als „immaterielles Erbe“ bezeichnet. Für die vorliegende Betrachtung wäre der immaterielle Sektor über die Vermittlung von Seemannschaft hinaus auszudehnen beispielsweise auf soziales Training, Vermittlung von Umwelt- und Naturerfahrungen etc. an Bord traditioneller Schiffe.

Da Betreiberkonzepte sich schnell ändern können und eine wirksame Kontrolle kaum möglich ist, muss es auch für die nicht primär als historisch geltende Fahrzeuggruppe klare Zulassungskriterien geben. Sollen solche Fahrzeuge unter dem Dach der Traditionsschiffverordnung geführt werden, muss es zumindest für deren Erscheinungsbild Mindeststandards geben, damit nicht die gesamte Schiffsgruppe einen Glaubwürdigkeitsverlust erleidet.

Zur Abgrenzung werden diese Fahrzeuge im Folgenden als „Traditionelle Schiffe“ bezeichnet.

I. Historische Wasserfahrzeuge

Die „European Maritime Heritage“ hat in der sogenannten „Barcelona-Charta“ Mindeststandards für Erhaltung und Restaurierung historischer Wasserfahrzeuge formuliert (siehe <http://www.european-maritime-heritage.org/docs/Barcelona%20Charter%20DE.pdf>). Diese Standards sind mittlerweile europaweit akzeptiert. Wenn ein Schiff den Kriterien der „Barcelona-Charta“ entspricht, seine Restaurierung und seine Zustandserhaltung nach Maßgabe dieser Charta betrieben wird, sind die Anforderungen an die Historizität eines Wasserfahrzeugs gem. Traditionsschiffverordnung erfüllt. Eigner historischer Wasserfahrzeuge, die eine Abnahme als Traditionsschiff anstreben, sollten eine Selbstverpflichtungserklärung abgeben, dass der Betrieb ihrer Schiffe dazu dienen soll, deren historische Substanz und ihr geschichtliches Erscheinungsbild zu bewahren gem. „Barcelona-Charta“ (bzw. vorhandene Defizite innerhalb verabredeter Fristen zu heilen).

1.) Allgemeines

Nur wenige Schiffe hohen Alters befinden sich noch in ihrem ursprünglichen Zustand (z.B. einige Dampfschiffe), die große Mehrheit der Fahrzeuge ist im Lauf der Zeit schrittweise umgebaut und modernisiert worden, was ihre Erhaltungswürdigkeit jedoch nicht in Frage stellen muss. Weder ein Baudenkmal noch ein Traditionsschiff muss sich zwangsläufig als Ganzes im Urzustand befinden, entscheidend ist immer, dass die überkommene Substanz einen aus der Geschichte des Objekts verbürgten Zeitabschnitt glaubwürdig repräsentiert.

2.) Begriffsbestimmungen

In der Diskussion über die Historizität alter Schiffe werden bestimmte Fachbegriffe benutzt, die aus der Baudenkmalpflege entlehnt und dort klar definiert sind:

Der Begriff des **Denkmals** ist untrennbar verknüpft mit erhalten gebliebener geschichtlicher Bausubstanz. Im Umkehrschluss wird keinem Objekt Denkmalcharakter zugestanden, das keine geschichtliche Bausubstanz oder nur noch marginale Reste davon aufweist. Weitere Anforderungen an Denkmale sind **geschichtliche Aussagekraft** und **öffentliche Bedeutung**. Das Alter eines Objekts ist nicht maßgeblich für seinen Denkmalwert. Ähnliches hat für die Definition „historisches Schiff“ zu gelten.

Unter einer **fachgerechten Rekonstruktion** wird in der Denkmalpflege die Wiederherstellung eines verloren gegangenen, aber geschichtlich verbürgten Bauzustands verstanden, der form-, material- und handwerksgerecht auszuführen ist. Beispiel: Auftakeln eines mastenlosen Segelschiffsrumpfes nach Originalplänen. Jeder Eingriff, der diesen Anforderungen nicht entspricht, ist als Umbau, ggf. als Verfremdung zu klassifizieren.

Eine **Restaurierung** hingegen ist immer eine Maßnahme, die sich im Bestand abspielt und mit deren Hilfe geschichtliche Substanz erhalten werden soll. Beispiel: Ausspunden

von Faulstellen, Erneuerung abgerosteter Nieten (Qualitätsanforderungen wie bei der Rekonstruktion).

Stets wird also Bezug genommen auf erhalten gebliebene „geschichtliche Substanz“. Deren Herkunft ist in der aktiven Nutzungsperiode zwischen Kiellegung und Nutzungsverlust eines Schiffes zu verorten. Bei Nutzfahrzeugen ist der Nutzungsverlust gleichbedeutend mit dem Ende der Erwerbsschiffahrt und/oder der Gattungsänderung, bei Yachten und bei allen Schiffen mit dem Verlust der Seetüchtigkeit.

Nachnutzungen wie die als Hausboot oder Angelkutter taugen nicht als Referenz für die geschichtlichen Zustände eines Traditionsschiffes.

3.) Unterschiedliche Kategorien historischer Wasserfahrzeuge

Das Spektrum der **im engeren Sinne historisch** zu nennenden Wasserfahrzeuge hat immer mit deren geschichtlicher Substanz zu tun:

- a) **Schwimmende Denkmale.** Historische Schiffe, die im Denkmalsverzeichnis des für ihren Heimathafen zuständigen Denkmalsamtes eingetragen sind.
- b) **Schiffe mit Denkmalcharakter.** Historische Schiffe, die entweder kaum verändert sind oder sich noch in einem verbürgten geschichtlichen Erscheinungsbild befinden und in Teilen fachgerecht rekonstruiert worden sind.
- c) **Einzelexemplare oder Sondertypen, die aus Umnutzungen historischer Wasserfahrzeuge entstanden sind.** Dies können z.B. Schiffe sein, deren Hauptantrieb oder deren ursprüngliche Zweckbestimmung bereits im Laufe ihrer Nutzungsperiode grundlegend verändert wurde und die diesen Umbauzustand seither glaubwürdig repräsentieren (z.B. zum Frachtsegler umgebaute Heringslogger).
- d) **Historische Schiffsrümpfe,** die durch fachgerechte Rekonstruktion oder zumindest formgerechte Umbauten auf ein Erscheinungsbild zurück geführt worden sind, das einem geschichtlich verbürgten Bauzustand aus der individuellen Fahrzeugbiografie entspricht.

Charakteristisch für die oben aufgeführten Fahrzeuggruppen ist, dass deren Nutzung sich der historischen Gestalt des Schiffes unterordnet und nicht umgekehrt. Fahrzeuge, die diesen Kategorien entsprechen, sollten unabhängig vom Betreiberkonzept als „historische Schiffe“ im Sinne der Richtlinie anerkannt werden.

Ausschlusskriterien:

- **Unhistorische Mischzustände und beliebige Verfremdungen des geschichtlichen Erscheinungsbildes** (Schutenrumpf mit Koggenrigg) und
- **dominante neuzeitliche Nutzungsmerkmale** (hoher Decksaufbau mit Bar)

stellen grundsätzliche Beeinträchtigungen des kulturellen Werts dar und müssen auch für historische Schiffe als inakzeptabel gelten.

II. Traditionelle Schiffe

Traditionelle Schiffe müssen nicht den Kriterien der Denkmalpflege genügen, sie sind eher als Funktionsmodelle zu verstehen, die sich z.B. für die museumspädagogische Vorführungspraxis oder die Durchführung anderer gemeinnütziger Maßnahmen eignen. Es entspricht dem allgemeinen Grundverständnis in Museen und im Denkmalschutz, dass wertvolle und empfindliche historische Mechaniken nicht durch museumspädagogischen Vorführbetrieb vernutzt werden sollten, sondern dass man hierfür Funktionsmodelle einsetzen sollte. Insofern ist es absolut vernünftig, zum Training von traditioneller Seemannschaft nicht unbedingt die wertvollen Originale, sondern Nachbauten historischer Schiffe einzusetzen oder weniger wertvolle Rümpfe dafür herzurichten.

Sollen diese als „Traditionsschiffe“ abgenommen werden, dürfen ihr Erscheinungsbild und ihre Funktionalität jedoch nicht wesentlich von dem der historischen Vorbilder abweichen und müssen in sich stimmig sein. In Frage kommen:

- **Traditionelle Schiffsrümpfe**, die durch typverträgliche Umbauten dem Erscheinungsbild und der Funktionalität eines historischen Schiffstyps nahe kommen,
- **Nachbauten (Repliken) historischer Wasserfahrzeuge** - Schiffe, die als Einzelnachbildung in enger Anlehnung an ein konkretes, historisches Vorbild neu erbaut worden sind,

sofern ihr Betreiberkonzept für Pflege und Fortbestand traditioneller Seemannschaft und Schifffahrtspraxis von Belang ist (z.B. für die Ausbildung von Nachwuchs, Training in Schiffsführung etc.) und auch tatsächlich umgesetzt wird. Die Ausbildungsziele sollten m.E. erweitert werden um soziales Training, Vermittlung von Umwelt- und Naturerfahrungen etc. an Bord traditioneller Schiffe.

Auch für traditionelle Schiffe sollte gelten, dass unhistorische Mischzustände, beliebige Verfremdungen des traditionellen Erscheinungsbildes und dominante neuzeitliche Nutzungsmerkmale zu Ablehnung einzelner Fahrzeuge führen können.

Eigner traditioneller Schiffe, die eine Abnahme als Traditionsschiff anstreben, sollten eine Selbstverpflichtungserklärung abgeben, dass der Betrieb ihrer Schiffe dazu dienen soll, die niedergeschriebenen Ausbildungsinhalte umzusetzen, und dass die erzielten Betriebserlöse zur Substanzerhaltung der Schiffe dienen sollen.

Für Segelschulschiffe im Bestand der GSHW, die den oben genannten Kriterien nicht voll entsprechen, sollten Übergangs- oder Bestandsschutz-Regelung geschaffen werden.

Joachim Kaiser, 31. März 2009

5 February 2009

Our reference:

Case 200900775

File 30.80.21

Centre for Maritime

Regulation

/tol

German-Danish meeting in Copenhagen, 5th February 2009, on traditional ships – Draft minutes of meeting

1. Participants:

Germany: Bernd Törkel
Ulrike Schol, both Federal Ministry of Transport

Denmark: Andreas Nordseth
Christian Breinholt
Torsten Olsen, all Danish Maritime Authority

DANISH MARITIME AUTHORITY

Vermundsgade 38 C

DK-2100 Copenhagen Ø

Tel. +45 39 17 44 00

Fax +45 39 17 44 01

CVR-no. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

dma@dma.dk

www.dma.dk

2. Purpose:

The purpose was to discuss issues concerning traditional ships, inter alia:

- a) Legal basis for traditional ships
- b) Draft agreement Flensburg Fjord
- c) German and Danish definitions of the term “Traditional ship”
- d) Differentiation between “passengers” and “crew”

MINISTRY OF ECONOMIC AND

BUSINESS AFFAIRS

3. Discussion:

3.1 Legal basis for traditional ships

Denmark considered the legal basis clear. The main elements were considered to be:

- Any ship with more than 12 passengers is a passenger ship.
- A passenger ship on an international voyage is a SOLAS ship
- A passenger ship in domestic trade is covered by national regulation implementing the EU-directive 98/18/EC on passenger ship in domestic service
- ”Historical passenger ships” from before 1965 are exempted from directive 98/18/EC
- This leaves space for national legislation for this group of ships
- Hence, member States may allow such traditional ships to carry more than 12 passengers even though not complying with SOLAS or directive 98/18/EC, but only on domestic voyages

Danish legislation for such ships is restrictive and does not in any case allow international voyages with more than 12 passengers. The ships may however participate in maritime events in other countries and may at such occasions carry out domestic daytrips from foreign ports with more than 12 passengers, provided the acceptance of the host State.

Similarly, Denmark may accept foreign traditional ships carrying out daytrips with more than 12 passengers in connection with maritime events in Denmark. At such occasions Denmark would reserve its right

- to inspect such ships
- to impose further restrictions on the number of passengers than imposed by the flag State
- to require additional safety precautions such as special SAR-arrangements for the daytrips concerned.

Germany noted the Danish views on the legal basis for traditional ships.

Germany

- aims at a solution which serves at the same time the interests of traditional ship operators and safety aspects;
- prefers in general case by case decisions based on the assessment of the competent ship safety authorities;
- in principle agrees with the Danish views except that it considers traditional ships to be covered by the exception clause of the Annex to the 1974 SOLAS Convention, Chapter I, Reg. 3 a (v) when engaged in international voyages;
- acknowledges that there is no internationally binding obligation for Denmark to accept German traditional ships on an international voyage with more than 12 passengers;
- does not tolerate traditional ships in domestic waters that primarily serve commercial purposes.

It was agreed that the two countries should consider common procedures for traditional ships operating between Germany and Denmark. Denmark underlines that an agreement should be limited to daytrips in connection with maritime events only.

Both countries agreed that the London MoU was not clear on the rights and obligations of traditional ships. Denmark deems a revision of the London MoU necessary. It was agreed that the common procedures, when settled, could form basis for a future German/Danish joint proposal on revision of the London MoU.

3.2 Draft agreement Flensburg Fjord

A Danish draft proposal for an agreement on German and Danish traditional ships that visit the neighbouring country apart from maritime events within the geographical area of Flensburg Fjord, was in principle supported by both countries. It was however agreed that experts from Germany and Denmark should resolve the details before final agreement could be made.

3.3 Definitions of the term “traditional ship”

National definitions of the term ”traditional ship” were exchanged and discussed.

3.4 Differentiation between “passengers” and “crew”

Views on the differentiation between “crew” and ”passenger” were discussed. When interpreting the definition in SOLAS, Denmark had the policy that already any payment for the trip would imply that the paying persons should be considered as passengers. Germany considers the making of any payment merely as an indication. The classification of a person should depend on the actual role and function taken on board.