

## **Chronologie Sonderregelungen für Traditionsschiffe in Deutschland 1989 bis 2009, und das Memorandum of Understanding 2000 bis 2009**

### **1. Geschichte der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe**

In Deutschland war im Jahre 1989 die Kollision des ehemaligen Feuerschiffes Elbe 3 mit einem russischen Tanker vor der Schleuseneinfahrt Kiel Holtenau der Auslöser für den Regulierungsbedarf des Fahrtbetriebes außer Dienst gestellter Berufsschiffe und ähnlicher Fahrzeuge.

Im damaligen Referat See des Verkehrsministeriums waren Herr Christoph Hinz (CDU) Ministerialdirektor und Herr Peter Keidel (SPD) Ministerialdirigent.

Diese trafen zum Gespräch mit Herrn Fock (später Vorsitzender des Fachausschuss See der GSHW) und Herrn vom Baur (später Vorsitzender der GSHW) zum Gespräch zusammen.

Die SeeBG vertrat die Auffassung, man müsse den Schiffen, da sie Gäste an Bord nehmen, die internationalen Vorschriften nach dem SOLAS Vertrag *für die Fahrgastschiffahrt* abverlangen oder den Betrieb unterbinden.

Herr Hinz setzte innerhalb des Ministeriums gegen den für Schiffssicherheit Verantwortlichen Dr. Steinicke, der damals zunächst die Auffassung der SeeBG unterstützte, die Erarbeitung von Sonderlösungen für Traditionsschiffe durch.

Vorab wurde beabsichtigt, das Bestehen von Körperschaften, wie Vereine und Stiftungen, als notwendige Voraussetzung für den Betrieb der Schiffe zu Grunde zu legen. Die in der Szene von Traditionsschiffen bewanderten Fock und vom Baur konnten jedoch überzeugend darlegen, dass sich ein großer Teil der erhaltenswerten Fahrzeuge und Betriebskonzepte in privaten Händen befand, für die der Ausschluss aus künftigen Sonderregelungen das Ende des Schiffsbetriebes bedeuten würde.

Ende 1989 wurde für die Erarbeitung von artgerechten Vorschriften die „Gemeinsame Sicherheitskommission für Historische Wasserfahrzeuge“ (GSHW) ins Leben gerufen, in der auf der Grundlage eines Protokolls Zusammenarbeit und Kostendeckung ohne besondere Verfassung vereinbart wurde. Diese Kommission hat einen Fachausschuss eingesetzt, in dem Vertreter der STAG, Clipper DJS, AGDM, Verein Dampfeisbrecher Stettin und der Kreuzerabteilung des DSV „Empfehlungen zur Schiffssicherheit von Museumsschiffen, Oldtimern oder ähnlichen Fahrzeugen, sowie deren Nachbauten“ für die Mitglieder erarbeiteten, die als Regelungsvorschlag in die Gespräche mit dem BVM eingebracht wurden.

Anfang 1991 mündeten diese Empfehlungen nach mehreren Verhandlungsrunden mit BVM, SeeBG, BSH sowie den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest in die „Richtlinien im Sinne des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen“. Bei diesen Verhandlungen ging es allerdings ausschließlich um die Grundsatzfrage, ob Sonderregelungen für die Traditionsschiffahrt eingeführt werden sollten. Die Inhalte wurden mit den Fachreferaten der Abteilung Seeverkehr abgestimmt, die es damals noch gab (Nautik, Funk, Sicherheitsausrüstung, Brandschutz).

Seitdem fungiert der Ausdruck „Traditionsschiff“ als Oberbegriff für *„alte Fracht- und Segelschiffe, Fahrgastschiffe, Schlepper und ehemalige Behördenfahrzeuge,*

*darunter Eisbrecher, Lotsenversetzschiffe und Feuerschiffe...*“ die „...heute zunehmend zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken als Seeschiffe in Fahrt gesetzt...“<sup>1</sup> werden.

Die Beachtung des Regelwerkes wurde für *die* Betreiber entsprechender Fahrzeuge verbindlich gemacht und durch übersichtliche Checklisten (den sogenannten Leitfaden aus der Richtlinie) erleichtert, die ausgefüllt und unterschrieben bei Kontrollen vorzulegen waren. Eine Überprüfung und Dokumentation mit einem Sicherheitsgutachten mit Bestätigung des Leitfadens durch öffentlich bestellte Sachverständige für Traditionsschiffe wurde nahegelegt.

Für Schiffe mit mehr als 80 Personen an Bord wurden jedoch bereits amtliche Sicherheitszeugnisse obligatorisch und hierfür die SeeBG als zuständig erklärt.

Der nächste Schritt folgte, indem verpflichtende Sicherheitszeugnisse auch für Schiffe mit weniger als 80 Personen an Bord eingeführt wurden. Anlass waren die Klagen der Wasserschutzpolizeien (unterstützt von der SeeBG), dass Kontrollen sehr schwierig waren und (angeblich) sehr viele kommerzielle Betreiber unter das Dach der Traditionsschiffahrt zu schlüpfen versuchten. Eine neue Grenze wurde jetzt bei 15 Meter Schiffslänge angesetzt. Unterhalb dieser sollten Traditionsschiffe wie Sportfahrzeuge behandelt werden. Das bereits vorhandene Regelwerk wurde hierfür weiterentwickelt, und es entstand die heutige „Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe“<sup>2</sup>, welche am 03. 02. 2000 bekannt gemacht wurde (VkB1. S. 57; Dok Nr. B 8135). Sie erfuhr danach noch zwei Anpassungen<sup>3</sup> ([http://www.gshw.de/regeln\\_vorschriften.html](http://www.gshw.de/regeln_vorschriften.html)).

Da seit 2002 der Begriff des Sportbootes nicht mehr auf ehemalige Berufsfahrzeuge angewendet werden darf, werden seitdem auch Fahrzeuge unter 15 Meter unter der Ägide dieser Traditionsschiffsrichtlinie gehandhabt - immer vorausgesetzt dass auf solchen Schiffen Gästefahrten durchgeführt werden.

Für rein privat genutzte Traditionsschiffe, die ursprünglich nicht für Vergnügungszwecke gebaut wurden, gibt es neben den Vorschriften die allgemein zu beachten sind, keine spezifischen Regelungen zur Schiffssicherheit.

---

1 Aus der Begründung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung 1991.

2 Richtlinie nach § 6 Abs. 1 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen einschließlich der Richtlinie 98/18EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe unterliegen.

3 1. Änderung vom 11. 04. 2002 – (VkB1. 2002 S. 343)

2. Änderung vom 12. 03. 2003, in Kraft am 17. 04. 2003 – (VkB1. 2003 S. 205)

## **2. Besetzungsregelung für Traditionsschiffe in der Sportseeschifferscheinverordnung 1998**

Weil der Abschnitt „Besetzung von Traditionsschiffen“ rechtssystematisch in der Sicherheitsrichtlinie nicht richtig zugeordnet war und die Novellierung der SportseeschifferscheinVO anstand, entschied die Abteilung Seeverkehr im BVM, die Besetzung in diese VO zu überführen, gleichzeitig die Anforderungen an die Qualifikation der Schiffsführung zu regeln und das zugehörige Verfahren für Traditionsschiffe in einer Durchführungsrichtlinie festzulegen. Damit wurden der GSHW Aufgaben in einem hoheitlichen Verfahren zugewiesen, die aber nur von einer juristischen Person wahrgenommen werden können. Die GSHW wählte dazu die Rechtsform eines Vereins und änderte, wegen der hinzugekommenen Aufgaben und der Zielsetzung als Dachverband zu arbeiten, unter Beibehaltung des Kürzels seinen Namen in „Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge“.

## **3. Die Sicherheitspartnerschaft GSHW und SeeBG ab 2000**

Da sich die SeeBG nur widerstrebend mit der Schiffssicherheit von Traditionsschiffen im Rahmen der geschaffenen Sondervorschriften befassen wollte, wurde zunächst eine amtliche Beleihung der GSHW erörtert. Nach Abwägung von Pro und Contra dieser Variante wurde schließlich ein Mittelweg für das Verfahren der Sicherheitszeugnisse entwickelt.

Anträge auf Zeugnisse bis zu einer Obergrenze von 80 Personen an Bord können seitdem entweder über die GSHW oder direkt bei der SeeBG gestellt werden:

Im ersten Fall führt die GSHW ein eigenständiges Vorprüfungsverfahren für die einzureichenden Sicherheitsgutachten durch und entscheidet, ob das Schiff die Voraussetzungen für ein historisches Wasserfahrzeug erfüllt und zu ideellen Zwecken betrieben wird. Die Schiffssicherheit wird in diesem Fall durch einen unabhängigen, bei der Industrie und Handelskammer vereidigten „Sachverständigen für Traditionsschiffe“ festgestellt.

Das Zeugnis wird letztlich auch hier von der SeeBG als amtlicher Stelle ausgestellt. Möchte sie dem Ergebnis der Vorprüfung durch die GSHW nicht folgen, hat sie dafür triftige Gründe anzuführen. Auch eigene Besichtigungen der SeeBG sind hier nur bei triftigem Grund für Zweifel an den Feststellungen der GSHW vorgesehen.

Ein zweiter möglicher Weg führt direkt über die SeeBG, die dann das Verfahren führt, eigene Besichtigungen vornimmt und über den Antrag in Rücksprache mit der GSHW entscheidet. Letzteres Verfahren blieb auf Grund der verhältnismäßig hohen Gebühren, die den Betreibern dabei entstanden die Ausnahme.

Bei Schiffen mit mehr als 80 Personen an Bord war weiterhin die SeeBG alleine zuständig.

Über diese maritime Sicherheitspartnerschaft haben GSHW und SeeBG am 04. Mai 2000 eine schriftliche Vereinbarung getroffen (<http://www.gshw.de/regkom.html>).

Der Vereinbarung folgten in den darauffolgenden Jahren noch einige Ergänzungen zu Fragen wie Sondergenehmigungen bei Tagesfahrten und Festivals und bestimmte Details zum Antragsverfahren. So wurden zum Beispiel die Antragsteller verpflichtet,

schriftlich verbindlich zu erklären, dass eine Nutzung ihres Fahrzeuges ausschließlich im Sinne der Richtlinie erfolgt.

#### **4. Aktuelle Novellierung der Sicherheitsrichtlinie**

Seit 2005 befindet sich die Sicherheitsrichtlinie erneut im Novellierungsprozess. Bearbeitende Gremien sind die GSHW und die SeeBG unter der Leitung des Verkehrsministeriums<sup>4</sup> und bedarfsweise der Beratung von BSH<sup>5</sup>, BSU<sup>6</sup>, GL<sup>7</sup> und Sachverständigen.

Die überarbeitete Richtlinie wurde im Juni 2007 vom gemeinsamen Fachgremium im Konsens abgeschlossen und an das Ministerium zur Prüfung übergeben.

Eine vom Ministerium vorgelegte Liste offener Fragen wurde im Mai 2008 von GSHW und SeeBG abgearbeitet<sup>8</sup>.

Der Teil der Richtlinie, in welchem durch die Begriffsbestimmungen festgelegt wird, welche Art von Fahrzeugen mit dem Terminus „Traditionsschiff“ gemeint sind, wurde jedoch von Ministerium und SeeBG in diesem Zuge wieder in Frage gestellt.

Die abschließenden Arbeiten zur Richtlinienovellierung wurden und werden seitdem von den divergierenden Auffassungen von SeeBG und GSHW zu den Voraussetzungen, die ein Fahrzeug als Traditionsschiff legitimieren sollen, überschattet. Eine Umsetzung der ergänzten Sicherheitsvorschriften ist somit derzeit regelrecht blockiert.

Frau Schol vom Ministerium hat im Mai des laufenden Jahres eine Abwesenheitsnotiz bis zum Jahresende bekannt gegeben. Ein Vertreter für die Belange der Traditionsschiffahrt wurde bisher nicht benannt.

#### **5. Dissens – Welche Schiffe dürfen Traditionsschiffe sein?**

Die SeeBG ist schon länger der Auffassung, die Grenzlinie für den legitimen Status „Traditionsschiff“ müsse enger gezogen, beziehungsweise eine engere Auslegung erfahren. Den Abgrenzungsbedarf sah man bis ca. 2006 hauptsächlich im Bereich der wirtschaftlichen Betätigung der Schiffe. Die SeeBG vermutete hier fallweise eine unzulässige Nähe zur gewinnorientierten Fahrgastschiffahrt.

Entsprechend gab es immer wieder Festhalteverfügungen durch die Behörde mit anschließenden Auseinandersetzungen über die hierfür anzulegenden Kriterien.

Seit 2007 sieht die SeeBG darüber hinaus in der strengen historischen Authentizität der Fahrzeuge ein wichtiges Zulassungskriterium. Nach einem Versuch von GSHW und SeeBG hier eine gemeinsam tragbare Linie zu finden (Gründung der „Registerkommission“, siehe weiter unten) stellte sich heraus, dass beider Auffassungen hierzu nicht vereinbar sind.

---

4 zunächst Jan Dirks, Referat See WS 23, seit Mai 2007 Ulrike Schol, Referat Binnen WS 25

5 Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrografie

6 Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

7 Germanischer Lloyd - Klassifikationsgesellschaft

8 GSHW-Bericht zur Richtlinienovellierung siehe unter <http://www.gshw.de/richtlinie.html>

Bei konsequenter Anwendung der neuen Vorstellungen der Schiffssicherheitsabteilung der SeeBG würde nach Einschätzung der GSHW ein Großteil aller Traditionsschiffe nicht mehr zugelassen werden können.

Die GSHW musste allerdings wiederholt feststellen, dass das Augenmerk auf die historische Qualität eines Fahrzeuges durch die SeeBG in der Verwaltungspraxis nur fallweise, beziehungsweise bedarfsweise angewendet wird.

Aspekte des immateriellen Beitrages vieler Traditionsschiffe zum maritimen Erbe (Vermittlung traditioneller Seemannschaft) und zu ideellen Zwecken (soziale Projekte) wurde parallel dazu von der Behördenseite unterbewertet. Sie konnten von der GSHW nur in langwierigen Verhandlungen wieder für den Beurteilungskatalog zur Anerkennung eingefordert werden.

Die Gleichbehandlung und die Geradlinigkeit des vor etlichen Jahren gemeinsam mit dem Ministerium eingeschlagenen Kurses ist der GSHW sehr wichtig. Sie hat in diesem Zusammenhang auch Fälle zu verteidigen, bei denen eine Legitimierung nicht von vorne herein selbstverständlich erscheint.

Die Deutungshoheit zur Einstufung von Traditionsschiffen wurde am 1. August 2008 durch Herrn Grensemann, Leiter des Seereferats WS 23, der GSHW zugesprochen. Das dazu abgefasste Protokoll wurde von der SeeBG zweimal redigiert. Zur Unterschrift der letzten Fassung ist es letztlich nicht gekommen.

Diese Vorgabe zur Aufgabenteilung wurde in der Praxis durch die SeeBG nicht akzeptiert und durch Frau Schol im März 2009 auf einem von der GSHW abgehaltenem Workshop widerrufen bzw. für nichtig erklärt. Frau Schol ist seit Mai 2007 im Binnenreferat WS 25 des Ministeriums mit der Traditionsschiffahrt betraut und neigt den Auffassungen der SeeBG zur strengeren Auslegung oder Änderung der Rahmenbedingungen für die Zulassung zu.

Der genannte Workshop zum Thema „Historisches Wasserfahrzeug“, abgehalten am 03. März 2009 im Hause der SeeBG, war ein weiterer Versuch, die Auslegung der Definitionsfragen zu klären. Eingeladen waren neben Frau Schol Vertreter der SeeBG, Herr Jürgen Albers von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und Kapazitäten verschiedener Fachbereiche aus dem Umfeld von Seefahrtsschulen, der Seeschiffahrt, der Traditionsschiffahrt und dem Rechtswesen.

Die konträren Auffassungen zur Definition des Traditionsschiffes und die Abschätzungen entsprechender Konsequenzen wurden hier erneut ausgetauscht. Bewegung in die Patt-Situation ist dadurch jedoch nicht gekommen.<sup>9</sup>

Ein wichtiger Punkt bei alledem ist, dass für Schiffe, welche bisher in der Richtlinie zugelassen waren, keine zumutbaren alternativen Betriebsmöglichkeiten vorhanden sind, wenn sie nach der heutigen Auffassung der SeeBG und des Ministeriums nicht mehr unter der Richtlinie operieren dürfen.

Ein Anfang 2007 zur Vertrauensbildung gegründetes gemeinsames Gremium von SeeBG und GSHW, die sogenannte „Registerkommission“, hat diese Diskrepanzen nicht überwinden können.

Die GSHW sah sich im Mai dieses Jahres gezwungen, die unbefriedigende Zusammenarbeit mit der SeeBG in dieser Kommission, welche sich in erster Linie mit den Fragen zur Einstufung eines Fahrzeuges als Traditionsschiff beschäftigte,

---

9 Zu den Ergebnissen des Workshops siehe das Protokoll unter <http://www.gshw.de/regkom.html>

aufzugeben. Die Entscheidung von Anträgen zog sich in etlichen Fällen wegen Vorbehalten der SeeBG, über viele Monate hin.

Die Struktur der maritimen Sicherheitspartnerschaft von SeeBG und GSHW zur Bewertung der Schiffssicherheit bleibt formell bisher davon unberührt.

Zu bemerken ist allerdings die zunehmende Tendenz der SeeBG, sich der partnerschaftlichen Zusammenarbeit insgesamt mehr und mehr entledigen zu wollen. Sie wirbt mit niedrigen Gebühren außerhalb Ihrer eigentlichen Kostenverordnung und durch persönliche Kontaktaufnahme mit Schiffseignern um direkte Anträge für die Begutachtung, während sie Fälle, die über den Antragsweg der GSHW abgewickelt werden, nicht selten mit unangemessenen Zweifeln und Schwierigkeiten belastet. Auch wird innerhalb der Antragsverfahren der GSHW von Seiten der SeeBG häufig interveniert, indem zusätzliche Besichtigungen initiiert werden.

Unter solchen Umständen muss diese Art der Verwaltungspraxis ernsthaft in Frage gestellt werden.

Insgesamt hat die Legitimierung eines Fahrzeuges zur Einstufung als Traditionsschiff eine sehr gewichtige Bedeutung angenommen. Die nunmehr wieder eigenständige „Registerkommission der GSHW“ hat sich neben ihrer Geschäftsordnung ausführliche Kriterien zur Bewertung von Fahrzeugen und Betreiberkonzepten gegeben. Sie sind unter <http://www.gshw.de/regkom.html> einsehbar.

Das System des GSHW Antragsverfahrens wird jedoch bei kontinuierlicher finanzieller und moralischer Unterminierung durch die SeeBG auf Dauer eventuell nicht haltbar sein.

Eine Schlichtung der widerstreitenden Kräfte innerhalb der Zulassungspraxis und ein erneuertes politisches Bekenntnis zur Traditionsschiffahrt in ihren heutigen Erscheinungsformen, mit ihren spezifischen Bedürfnissen ist daher unbedingt erforderlich.

## **6. Das Memorandum of Understanding - Wilhelmshaven 2000 (Wilhelmshaven MoU)**

In den Ländern, in denen Traditionsschiffe eine gewisse Bedeutung erlangt haben, wurden auf nationaler Ebene in den letzten 20 bis 30 Jahren spezielle Konzepte für deren Betriebsweise und Schiffssicherheit entwickelt. Die regionalen Unterschiede von Schiffstypen, Gewässerbeschaffenheit und Betreiberkonzepten brachten entsprechend unterschiedliche gesetzliche Regelungen hervor.

Ein großer Teil dieser Fahrzeuge verfolgt jedoch Zwecke die nur in den länderübergreifenden Gewässern benachbarter Staaten verwirklicht werden können. Zumindest die intereuropäische Fahrt war für die meisten der betagten, ehemaligen Berufsfahrzeuge in ihrem früheren Schifffahrtsleben eine Selbstverständlichkeit.

Innerhalb der heutigen, strengen Vorgaben für Hafenstaatkontrollen zur Überprüfung der Schiffssicherheit, gemäß internationalen, modernen Standards haben Traditionsschiffe und nationale Sonderlösungen jedoch keinen eigenen Stellenwert. So unterliegt hier die Bewertung von Traditionsschiffen durch Kontrollbehörden immer wieder Unsicherheiten und Schwierigkeiten.

Die aktuellen internationalen Passagierschiffstandards sind für Traditionsschiffe weder geeignet, noch wünschenswert, da sie dem Charakter der Schiffe nicht gerecht werden.

Ein internationaler Code für Traditionsschiffe ist bis heute nicht in greifbare Nähe gerückt.

So entstand der Bedarf zur gegenseitigen Anerkennung nationaler Sicherheitskonzepte für Traditionsschiffe.

Nachdem Dr. Dietrich Steinicke, verantwortlich für Schiffssicherheit im deutschen Verkehrsministerium, 1996 mit dem „Paris Memorandum“ für gemeinsame Vorgaben zur Hafenstaatkontrolle in Europa befasst war, regte er ein ähnliches zwischenstaatliches Abkommen für die gegenseitige Anerkennung nationaler Zertifikate von Traditionsschiffen an.

Erste Gespräche hierzu gab es 1997 zusammen mit Vertretern der GSHW.

Im Rahmen des dritten „Common European Maritime Heritage Congress“ des Europäischen Dachverbands für Traditionsschiffe (EMH)<sup>10</sup> in Helsingör 1998, wurde die Perspektive einer wechselseitigen Anerkennung nationaler Sicherheitskonzepte zusammen mit Dr. Steinicke erstmals international erörtert.

Das neu gegründete „Safety Council“ des EMH sollte unter der Leitung des deutschen EMH-Vertreters Jan Fock innerhalb des vorbereitenden „Wilhelmshaven Process“ die technischen Inhalte für ein Memorandum erarbeiten. Hierbei konnte auf die Ergebnisse eines parallel laufenden EU-Projektes<sup>11</sup> zurückgegriffen werden, welches durch EU/DG7/Transport, sowie der deutschen und der dänischen Regierung gefördert wurde.

Es handelte sich hier konkret um die späteren Annexe des MoU zu einem Minimumstandard für Besatzungsqualifikationen und um Vorgaben für nachweisbare Betriebssicherheitssysteme auf Traditionsschiffen. (Beides in enger prinzipieller Anlehnung an die entsprechenden Internationalen Codes „STCW 95“<sup>12</sup> und „ISM“<sup>13</sup>.)

---

10 European Maritime Heritage - <http://www.european-maritime-heritage.org>

11 „Quality Shipping and Operation of Traditional Ships in European Waters – Development of a Common European Approach and Code of Best Practice“

12 “Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers”

Am 24. Mai 2000 - während das „Marine Safety Council“ der IMO<sup>14</sup> in London Versammlungen abhielt - trafen auf Einladung von EMH Delegierte aus Russland, Finnland, Schweden, Dänemark, Polen, den Niederlanden, Belgien, England, Irland, Frankreich, den USA und ein Vertreter von EU DG 7 auf der klassischen Yacht „Lilian of Stockholm“ zu einem informellen Gespräch zusammen.

Dr. Steinicke führte dort die Idee des Memorandums bei seinen Amtskollegen ein. Das Vorhaben fand weitgehende Zustimmung, und so wurde für den 12. Juli ein erneutes Treffen zur Abklärung von Detailfragen in Bonn anberaumt, um die Vereinbarung schließlich im Rahmen einer Internationalen Konferenz zur Sicherheit von Traditionsschiffen, während der EXPO 2000 in Wilhelmshaven, unterzeichnen zu können.

An der Ausarbeitung waren insgesamt 10 Länder beteiligt. Der Memorandumstext geht im Wesentlichen auf Dr. Steinicke zurück, die Inhalte der Annexe auf das Safety Council des EMH.

In Wilhelmshaven haben am 8. September 2000 zunächst 7 Länder das Memorandum unterzeichnet: Dänemark, Finnland, Deutschland, die Niederlande, Spanien, Schweden und England<sup>15</sup>.

Irland war anwesend, enthielt sich aber der Firmierung.

Russland und Polen zeigten im Vorwege Interesse, welches jedoch nicht vertieft wurde.

Als offener Prozess ist das Memorandum so angelegt, dass weitere Staaten – auch außereuropäische – sich der Vereinbarung bei Bedarf anschließen können.

Norwegen trat dementsprechend bereits wenig später bei, Estland folgte 2005.

Frankreich hat für eine nächstfolgende Zusammenkunft sein Interesse bekundet.

Für Organisation und Weiterentwicklung wurde das MoU-Committee, bestehend aus Vertretern der beteiligten Staaten und dem EMH als Ratgeber, etabliert.

Das erste Committee-Meeting wurde durch die Niederlande ausgerichtet und fand im Februar 2001 in Rotterdam statt.

Das zweite Treffen, wurde vom Gastgeberland Spanien im August 2002 in Palma de Mallorca abgehalten.

Hier war Dr. Steinicke, der bereits 2001 in den Ruhestand gegangen war, das letzte Mal beteiligt.

In der Folge bot sich Per Nordstrøm (Swedish Maritime Safety Inspectorate), als Chairman des Committees für 2003 an. EMH versicherte weiter seine Unterstützung und übernahm die Rolle des Mou-Sekretariats.

2004 übernahm David Ralph von der UK Maritime & Coastguard Agency den Vorsitz.

---

13 „International Safety Management Code“

14 “International Maritime Organisation”

15 Dänemark: Jørgen Hammer Hansen – Director General, Danish Maritime Authority.

Finnland: Jukka Häkämies – Head of Nautical Division, Finnish Maritime Administration.

Deutschland: Dr. Dietrich Steinicke, Assistant Secretary, BMVBW.

Niederlande: H.G.H. ten Hoopen – Head Netherlands Shipping Inspectorate.

Spanien: José Luis López-Sors Gonzales – Director General, De La Marina Mercante,

Schweden: J. Franson – Director Maritime Safety, Swedish Maritime Administration.

England: David Wright – Chief Surveyor, Maritime Safety and Pollution Prevention Directorate.



Die weitestgehend positiven Statements der Länderdelegationen und die zustimmende Billigung des anwesenden Observers der IMO<sup>16</sup> ließen zunächst auf eine vielversprechende Zukunft des Memorandums hoffen.

## 7. Das London MoU 2005<sup>17</sup>

Im Juni 2005 gab es in Portsmouth ein Treffen zur Revision des Memorandums, welches im November in London von den Unterzeichnerstaaten bestätigt werden sollte.

Als Ergänzungen wurden hier eingebracht:

- ein zusätzlicher Anhang III zum Thema Tagesfahrten bei Festivals,
- eine Vorlage für ein „Document of Compliance“ (DOC), welches einem Fahrzeug die Erfüllung der Minimumstandards zu Besatzungsqualifikation und Betriebssicherheit bescheinigen sollte,
- Eine Zusammenfassung der Definitionen zur küstennahen Fahrt nach den jeweiligen nationalen Umsetzungen des STCW-Codes.
- Der Text des Memorandums wurde dahingehend präzisiert, dass eine kommerzielle Verwendung der Schiffe ausgeschlossen ist.

Weiter wurde der Annex II 2 zum Betriebssicherheitssystem überarbeitet.

Parallel wurde auch die eventuelle Eignung des LCYC<sup>18</sup> der englischen Maritime & Coastguard Agency als Ausgangsbasis für einen IMO-Code für Traditionsschiffe und Segelschiffe erörtert.

Ebenfalls zu Gast war Mr. Ron Dadswell von der „International Sail Training Organisation“ (STI), welche sich in einem Projekt ihres „Class A Tall Ships Forum“ um die Einführung des „Sail Training Ship“ in den „Special Purpose Ship - Code“ (SPS) der IMO zu bemühen begann<sup>19</sup>.

Mit Vertretern der „European Maritime Safety Agency“ (EMSA) fand eine Diskussion darüber statt, ob Traditionsschiffe durch europäische Richtlinien zu regeln seien.<sup>20</sup>

Bei der Neuunterzeichnung des Memorandum of Understanding – im Folgenden „London MoU“ genannt, waren mit Estland als neuem Mitglied nun neun Europäische

---

16 “If the ISM-code is implemented, a ship is safe! (...nevermind what type or class...)”

17 (<http://www.european-maritime-heritage.org/mou.aspx> )

18 Large Commercial Yacht Code (für Schiffe ab 24 Meter)

19 Ein Entsprechender Antrag ist durch Norwegen eingebracht worden und hat 2008 im SPS-Code seinen Niederschlag gefunden. Deutschland setzte sich bei den Verhandlungen jedoch vehement und erfolgreich dafür ein, dass „Sail Training“ dort nur in Zusammenhang mit professioneller Seefahrtsausbildung zu verstehen ist. Der Code ist somit für Traditionsschiffe und die meisten Sail Training Schiffe weiterhin nicht nutzbar. Immerhin haben Begrifflichkeiten wie „Sail Training Ship“ (Fußnote) und damit in Zusammenhang stehende Aspekte erstmals Eingang in einen IMO-Code gefunden.

20 Die bereits in Kraft befindliche Richtlinie 2006/87/EG "Technische Vorschriften für Binnenschiffe" sieht ein Kapitel (19) für "Historische Wasserfahrzeuge" vor . Die Inhalte dieses Kapitels sind allerdings noch nicht abschließend erarbeitet.

Im Berech See zieht man von Seiten der Kommission die gegenseitige Anerkennung nationaler Konzepte bisher einer Regulierung auf EU Ebene vor.

Länder Mitglied dieser zwischenstaatlichen Vereinbarung. Für Deutschland unterzeichnete in London Herr Peter Escherich, vom Bonner Verkehrsministerium.

Seit diesem Zeitpunkt hat kein MoU-Committee Meeting mehr stattgefunden, obwohl die praktische Anwendung des Memorandums zunehmenden Schwierigkeiten bis hin zur Nichtbeachtung unterliegt.

Auf Grund zunehmender Interpretationsdifferenzen zwischen Dänemark, Deutschland und den Niederlanden<sup>21</sup> versuchte der Vorsitzende Mr. David Ralph auf Anregung des EMH hin mehrfach, ein Treffen einzuberufen. Es musste jedoch auch beim bisher letzten Anlauf im Dezember 2008, abgesagt werden, da mit der Deutschen und Dänischen Vertretung keine Terminfindung möglich war.

Es ist anzumerken, dass bestimmte Inhalte, wie z. B. der Annex II 2 (Zertifiziertes Betriebssicherheitssystem) in Deutschland bis heute nicht umgesetzt wurden. Die Niederlande führten solche Systeme ebenfalls erst 2008 ein.

Dänemark sieht bereits seit 1996 solche Systeme für seine Traditionsschiffe vor. Diese Tatsache wird von den dänischen Behörden zu Recht moniert und trägt dazu bei, deren rigide Haltung zu untermauern.

Die rückläufige Entwicklung des MoU-Prozesses, beziehungsweise der internationalen Fahrtmöglichkeiten von Traditionsschiffen, besonders im Verhältnis der Länder Dänemark, Deutschland und Niederlande, mag zu einem Teil hierin begründet liegen.

Entsprechende Vorschläge zur Anpassung der nationalen Vorschriften wurden dem Verkehrsministerium zuletzt im Rahmen der Richtliniennovellierung von GSHW und SeeBG vorgelegt<sup>22</sup>.

Zum einen wird die Richtlinie aus den obengenannten Gründen derzeit jedoch nicht umgesetzt, zum anderen hat das Ministerium Anfang 2009 signalisiert, Belange des MoU ohnehin zunächst zurückstellen zu wollen.

SeeBG und GSHW haben dessen ungeachtet gemeinsam an der praktischen Verwirklichung von dokumentierbaren Betriebssicherheitssystemen für Traditionsschiffe gearbeitet und regen bei den Schiffsbetreibern deren freiwillige Umsetzung und Zertifizierung an.<sup>23</sup>

Dänemark hat in internen Verwaltungstreffen mit Deutschland angekündigt, eine Neuinterpretation des Memorandums in seinem Sinne zu etablieren zu wollen.

Diese Interpretation, die von Dänemark bereits angewendet wird, reduziert die Vereinbarung in sehr einschränkender Weise auf Tagesfahrten bei Festivals, während internationale Reisen der Schiffe unter den relevanten IMO-Codes für moderne Fahrgastschiffe stattzufinden haben.

Dabei hatte gerade Dänemark in London seinen Vorbehalt für die Durchführung von Tagesfahrten im neuen Annex III des Memorandums eingebracht.

Dies bedeutet also geradezu eine Umkehrung der vorherigen Intentionen dieses Mitgliedslandes.

---

21 Siehe unter: <http://www.gshw.de/dk.html> .

22 Siehe unter: <http://www.gshw.de/richtlinie.html>

23 Siehe unter: [http://www.gshw.de/see\\_ism.html](http://www.gshw.de/see_ism.html)

Für einen einzigen Hafen im Bereich der Flensburger Förde bietet die Dänische Schifffahrtsverwaltung (DMA)<sup>24</sup> Deutschland derzeit eine Sonderabsprache unter hohen Auflagen für den transnationalen Verkehr von Traditionsschiffen mit mehr als 12 Gästen an Bord an.

Es erhebt sich die Frage, warum Dänemark überhaupt an der Mitgliedschaft dieses Memorandums festhält.

Der ursprüngliche Gedanke der gegenseitigen Akzeptanz nationaler Sicherheitsvorkehrungen, sowie die Konzepte und der Erhalt der international agierenden Traditionsschiffe sind damit jedenfalls dem Verfall Preis gegeben, da die betroffenen Fahrzeuge für die Erfüllung moderner Passagierschiffstandards kaum geeignet sind.

Die deutsche Verwaltung schloss sich der Dänischen Haltung teilweise an, indem sie die niederländischen Traditionsschiffe und Segelschiffe nicht vom London-MoU abgedeckt sieht, weil diese gewerbsmäßig betrieben werden. Das Ministerium fordert für alle niederländischen Fahrzeuge entsprechend ebenfalls internationale Passagierschiffszertifikate nach SOLAS für die Internationale Fahrt und EG 98/18<sup>25</sup> für die Fahrt innerhalb Deutschlands.

Da jedoch auch viele niederländische Traditionsschiffe und Segelschiffe den Fahrzeugen der Nachbarländer baulich und konzeptionell sehr nahe stehen, besteht hier aktuell eine immer stärker werdende Rechtsunsicherheit und Verwirrung für Traditionsschiffe und Segelschiffe aus den verschiedenen Ländern.

Der niederländische Interessenvertreter der Schiffe hat jüngst Klage gegen Dänemark und Deutschland bei der Europäischen Kommission eingereicht, in der die Möglichkeit der freien Fahrt mit nationalen Zertifikaten innerhalb Europas konstatiert und eingefordert werden soll.

In Deutschland bemüht sich die GSHW mit einer öffentlichkeitswirksamen Aktion in Zusammenarbeit mit Schiffsbetreibern internationaler Herkunft<sup>26</sup> für verstärkte Aufmerksamkeit, um eine politische Lösung des Problems anzuregen.

Im Juli 2009 hat die GSHW einen dementsprechenden schriftlichen Appell (<http://www.gshw.de/aktuelles.html>) an das dänische Folketinget und die deutsche Regierung gerichtet.

In Dänemark ist man soweit das von hier beurteilt werden kann in Kreisen der Schiffsbetreiber, welche das eigene Land nur unter Sonderauflagen und Genehmigungen für den Besuch von Festivals verlassen dürfen, sowie in der Öffentlichkeit bis hin zu den Hafenbehörden nicht auf gleicher Linie mit der eigenen Schifffahrtsverwaltung.

Es scheint, als ob der weiteren Bearbeitung des Problems auf Verwaltungsebene eine klare politische Willensbekundung vorausgehen müsste, um geeignete Gesprächsebenen für die internationalen Fahrtmöglichkeiten von Traditionsschiffen wiederzubeleben oder neue zu finden.

16. Juli 2009, Christopher Papperitz

---

24 Danish Maritime Authority

25 Europäische Fahrgastschiffsrichtlinie.

26 „BLACKFLAG“ – erstmals auf der Kieler Woche 2009 durchgeführt.  
<http://www.blackflag.eu/>