

Vereinbarung
über die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für den sicheren Betrieb
von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern und
von Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen

Die Seeschiffahrtsbehörden

Dänemarks
Deutschlands
Finnlands
der Niederlande
Schwedens
des Vereinigten Königreichs,

im folgenden als "Behörden" bezeichnet –

(1) in Anerkennung der Tatsache, daß in den vergangenen Jahrzehnten ein zunehmendes öffentliches Interesse an der Erhaltung historisch wertvoller Schiffe zu einer Reihe von Maßnahmen auf dem Gebiet des maritimen Erbes geführt haben, deren Ziel die Bewahrung solcher Schiffe in Fahrt ist, üblicherweise für private, gesellschaftliche oder kulturelle Zwecke, jedoch auch als wirtschaftliche Unternehmung;

(2) ferner in Anerkennung der Tatsache, daß die verschiedenen Schiffstypen, die unter unterschiedlichen geographischen, kulturellen und wirtschaftlichen Bedingungen entstanden sind, vom hauptsächlichen Typ der Segelschiffe mit Hilfsmotor über motorgetriebene Fahrzeuge, von denen viele Dampftrieb besitzen, ehemaligen Fischerbooten und Frachtschiffen bis zu Küstenfahrgastschiffen, Schleppern, Eisbrechern, Feuerschiffen und sonstigen Schiffstypen reichen. Viele von ihnen sind noch erhalten, weil sie im Einsatz für das Publikum gut instandgehalten worden sind.

Anhand der verfügbaren Zahlen kann darauf geschlossen werden, daß bis zum heutigen Tage ungefähr 5.000 seegehende Schiffe von historischem Interesse und regionaltypischem Charakter in Europa überlebt haben. Ihre überwältigende Mehrheit hat sich als sicher und seetüchtig erwiesen, wenn sie sachgerecht instandgehalten und ausgerüstet sowie von erfahrenen Besatzungen betrieben werden;

(3) angesichts der Tatsache, daß die Regierungen in verschiedenen Ländern Nord- und Westeuropas bei unterschiedlicher Herangehensweise hinsichtlich der für Bau und Ausrüstung sowie für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen geltenden Normen und hinsichtlich der Befähigung der Besatzung solcher Schiffe bestimmte Normen eingeführt haben, was bei der Hafenstaatkontrolle Probleme verursacht;

(4) in Anerkennung der auf diesem Gebiet vom "Common European Maritime Heritage Congress" (CEMHC) erzielten Fortschritte;

(5) in Würdigung der Tatsache, daß die Erhaltung historisch wertvoller Schiffe in ihrem traditionellen Zustand und ihr Betrieb als lebendiges gemeinsames maritimes Erbe im öffentlichen Interesse liegt;

(6) mit der Feststellung, daß das mögliche Fehlen moderner technischer Ausrüstung auf Traditionsschiffen durch betriebliche Maßnahmen zur Herstellung eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus ausgeglichen werden sollte, ohne daß dadurch der historische Charakter dieser Schiffe zerstört wird;

(7) in Anerkennung der Notwendigkeit, daß besondere, von den Regelungen für Handelszwecke dienenden Schiffe abweichende Mindestnormen gebraucht werden, damit Traditionsschiffe in die Lage versetzt werden, ein Sicherheitsniveau zu erfüllen, das dem Sicherheitsniveau moderner Schiffe gleichwertig ist; dabei unterliegen diese Mindestnormen allgemein anerkannten internationalen Übereinkommen, Regeln, Verfahren und Vorgehensweisen als auch dem jeweiligen innerstaatlichen Recht und, soweit es sich um Traditionsschiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union handelt, verbindlichen Bestimmungen auf der Grundlage des EWG-Vertrages, beispielsweise der Richtlinie 98/18/EG;

(8) sowie in Anerkennung der Tatsache, daß in Fällen, wo IMO-Übereinkommen für alle Schiffe gelten, also zum Beispiel in Umweltangelegenheiten, Traditionsschiffe diese Regelungen erfüllen müssen und daß deshalb dieses Thema in der vorliegenden Vereinbarung nicht behandelt wird;

(9) sowie in Anerkennung der Tatsache, daß ein Traditionsschiff als solches nicht als Beförderungsmittel mit Gewinnerzielungsabsicht eingesetzt werden darf;

(10) überzeugt von der Notwendigkeit der gegenseitigen Anerkennung innerstaatlicher Zeugnisse für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern und von Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder solcher Traditionsschiffe auf der Grundlage einer vom "Common European Maritime Heritage Congress" (CEMHC) beschlossenen Mindestnorm sowie von innerstaatlichen Sicherheitszeugnissen für Traditionsschiffe betreffend Bau, Ausrüstung und Funkvorschriften

(11) ferner davon überzeugt, daß Mindestnormen für die Sicherheit von Traditionsschiffen sich positiv auf die Sicherheit und den ungehinderten Verkehr solcher Schiffe auswirken sowie die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Eignern solcher Schiffe und den Behörden verstärken würden –

haben nachstehende Vereinbarung erzielt:

Abschnitt 1 – Erfüllung der Vereinbarung

1.1 Jede Behörde ist bereit, die in dieser Vereinbarung vorgesehenen Richtlinien zu erfüllen.

1.2 Jede Behörde bestätigt, daß die in Anlage I aufgeführten innerstaatlichen Zeugnisse entsprechend der Notifikation durch die betreffende Behörde die in ihrem Land geltenden Rechtsvorschriften für den Betrieb von Traditionsschiffen unter der Flagge des Staates der betreffenden Behörde sowie die vorliegende Vereinbarung und ihre Anlage II erfüllen. Mustervordrucke dieser Zeugnisse sind in Anlage I wiedergegeben.

Jede Behörde ist bereit,

- innerstaatliche Zeugnisse für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen
- innerstaatliche Befähigungszeugnisse für Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen
- innerstaatliche Sicherheitszeugnisse für Traditionsschiffe betreffend Bau, Ausrüstung und Funkvorschriften unter der Voraussetzung gegenseitiger Anerkennung sowie mit der Maßgabe, daß die Vorschriften als Grundlage für die Erteilung von Zeugnissen für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen dienen,

für Traditionsschiffe unter der Flagge eines Staates anzuerkennen, dessen Behörde Unterzeichner dieser Vereinbarung ist, wenn ein solches Schiff einen Hafen anläuft oder an Regatten, Paraden und Festveranstaltungen in seinen Gewässern teilnimmt, vorausgesetzt, die Zeugnisse für Sicherheit, den sicheren Betrieb und die Befähigung von Besatzungsmitgliedern werden nach den Richtlinien der vorliegenden Vereinbarung und ihrer Anlagen als einer Richtschnur für Mindestnormen ausgestellt; dabei unterliegen sie sowohl dem Änderungsverfahren nach Abschnitt 3.3 und allgemein anerkannten internationalen Übereinkommen, Regeln, Verfahren und Vorgehensweisen als auch dem jeweiligen innerstaatlichen Recht und, soweit es sich um Traditionsschiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union handelt, verbindlichen Bestimmungen auf der Grundlage des EWG-Vertrages, beispielsweise der Richtlinie 98/18/EG.

1.3 Die Behörden können Überprüfungen durchführen, die darin bestehen, daß an Bord eines Traditionsschiffes das Vorhandensein und die Gültigkeit der in Abschnitt 1.2 genannten Zeugnisse geprüft werden. Darüber hinaus können sich die Behörden davon überzeugen, daß die Besatzung und der Gesamtzustand des Traditionsschiffes einschließlich des Maschinenraums den in Anlage II dieser Vereinbarung wiedergegebenen allgemein anerkannten Mindestnormen entsprechen.

Sind keine gültigen Zeugnisse vorhanden oder bestehen triftige Gründe für die Annahme, daß der Zustand des Traditionsschiffes oder seiner Ausrüstung oder aber seine Besatzung im wesentlichen nicht die Vorschriften der Anlagen dieser Vereinbarung erfüllt, so wird der Flaggenstaat unterrichtet.

Bei Mängeln, die eindeutig und unmittelbar eine Gefahr für Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, sorgt die Behörde – mit Ausnahme der Fälle nach Abschnitt 1.4 – dafür, daß die Gefahr beseitigt wird, bevor dem Traditionsschiff gestattet wird, auszulaufen. Zu diesem Zweck werden geeignete Maßnahmen getroffen, zu denen auch das Festhalten oder ein förmliches Verbot gegenüber dem Traditionsschiff gehören können, seinen Betrieb fortzusetzen, weil Mängel festgestellt worden sind, die einzeln oder zusammengenommen die Fortsetzung des Betriebs zu einer Gefahr machen würden.

1.4 Können Mängel im Sinne von Abschnitt 1.3, die zu einem Festhalten geführt haben, nicht in dem Hafen behoben werden, in dem die Überprüfung stattgefunden hat, so kann die Behörde dem Traditionsschiff die Weiterfahrt zur nächstgelegenen, vom Kapitän und der Behörde als geeignet ausgewählten, Reparaturwerft gestatten, sofern die von der zuständigen Behörde des Flaggenstaates mit Zustimmung der Behörde des Hafenstaates hierfür festgelegten Bedingungen erfüllt werden. Durch diese Bedingungen soll sichergestellt werden, daß das Traditionsschiff ohne Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit der Besatzung, ohne eine Gefahr für andere Schiffe darzustellen, und ohne unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt seine Fahrt fortsetzen kann.

1.5 Im Fall eines Festhaltens benachrichtigt die Behörde unverzüglich die Verwaltung des Flaggenstaates schriftlich und unter Übermittlung des Überprüfungsberichts.

Abschnitt 2 – Begriffsbestimmung

Im Sinne der vorliegenden Vereinbarung können alle Arten von historischen Schiffen sowie deren Nachbauten "Traditionsschiffe" sein; dies sind insbesondere diejenigen, die dazu gedacht sind, traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft ideell und materiell zu fördern, die als lebendige Kulturdenkmäler dienen, die nach den überlieferten

Grundsätzen der Seemannschaft und seemännischen Technik betrieben werden und die in Anlage I aufgeführten innerstaatlichen Zeugnisse besitzen.

Abschnitt 3

- 3.1 Es soll ein Ausschuß eingesetzt werden, der sich aus je einem Vertreter der an dieser Vereinbarung beteiligten Behörden zusammensetzt. Zusätzlich sollen diesem Ausschuß benannte Vertreter des "Common European Maritime Heritage Congress" (CEMHC) als Beobachter angehören.
- 3.2 Der Ausschuß soll regelmäßig unter dem Vorsitz einer Behörde zusammentreten und kann nach eigenem Ermessen weitere Zusammenkünfte beschließen; die jeweils den Vorsitz innehabende Behörde soll auf der jeweils nächsten Zusammenkunft den Vorsitz einer anderen Behörde übergeben.
- 3.3 Der Ausschuß
 1. soll den ungehinderten Verkehr von Traditionsschiffen und fördern und etwaige größere Probleme lösen, die sich im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ergeben könnten;
 2. soll regelmäßig Verfahren für den Informationsaustausch erstellen und überprüfen;
 3. soll sich laufend mit der vorliegenden Vereinbarung und ihren Anlagen sowie mit sonstigen Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Traditionsschiffen und der Wirksamkeit der Vereinbarung befassen, beispielsweise mit dem rechtlichen Status von Personen an Bord, das heißt, von Fahrgästen, Auszubildenden, und so weiter;
 4. soll über Anträge anderer interessierter Seeschiffahrtsbehörden auf Mitgliedschaft entscheiden;

5. soll in vollem Umfang den fachmännischen Rat berücksichtigen, den die Vertreter des "Common European Maritime Heritage Congress" (CEMHC) im Ausschuß zur Verfügung stellen.

Abschnitt 4

4.1 Die vorliegende Vereinbarung läßt Rechte und Pflichten aus internationalen Übereinkommen oder Abkommen unberührt.

4.2 Eine Seeschiffsbehörde eines europäischen Küstenstaats oder eines Küstenstaats des sich zwischen Nordamerika und Europa erstreckenden Nordatlantischen Beckens, welche die in den Anlagen dieser Vereinbarung wiedergegebenen Normen erfüllt, kann mit Zustimmung aller Behörden, die bereits Unterzeichner der Vereinbarung sind, die vorliegende Vereinbarung unterzeichnen.

4.3 Beendigung

Ein Unterzeichner kann seine Beteiligung an dieser Vereinbarung in der Weise beenden, daß er diese Absicht den anderen Unterzeichnern 90 Tage vorher mitteilt.

Unterzeichnet in Wilhelmshaven in sechs Urschriften in englischer Sprache am 8. September 2000.