

MAI 2008

Liebe Mitglieder der GSHW, liebe Betreiber und Freunde von Traditionsschiffen,

Wir möchten Euch hiermit erneut über den Sachstand zu den Anlaufbedingungen in Dänemarks Häfen in der kommenden Saison informieren.

Nach Rücksprache mit dem EMH, insbesondere mit dem dänischen Vertreter Ole Vistrup ergibt sich folgendes Bild der Situation:

Zunächst muss festgestellt werden, dass Traditionsschiffe im Sinne des MoU, und deutsche Traditionsschiffe, in Dänemark nicht automatisch ein und dasselbe sind.

Hier liegt sicher auch der Kern des Missverständnisses, welches in der von Herrn Krüger weitergegebenen Information steckt.

Es ist wahr, dass die zuständigen dänischen Schifffahrtsbehörden Traditionsschiffe im Sinne des MoU nur in Zusammenhang mit Regatten, Paraden und Festveranstaltungen akzeptieren will, obwohl dies im Widerspruch zum Wortlaut der Vereinbarung steht, welche auch das wechselseitige Anlaufen der Häfen ohne zusätzliche Bedingungen vorsieht:

“Each Authority is willing to recognize

- The Document of Compliance for ships classed as Traditional Ships;
- national certificates of competency of crews of traditional ships

under the flag of a state whose Authority is a signatory to this Memorandum, when calling at a port or participating in races, parades and festivals in its waters, provided that ...”

Dazu kommt die im letzten Rundbrief bereits erwähnte Sonderregelung für Dänemark im Annex III des MoU zu den Tagesfahrten, in welcher sich Dänemark vorbehält die Aufnahme und Abgabe von Tagesgästen bei solchen Veranstaltungen nicht zuzulassen.

Die dänische Haltung in diesen Punkten ist bedauerlich und wird sich hoffentlich einmal ändern, aber sie ist nicht neu, sondern Diskussionsgegenstand seit der Geburtsstunde des MoU, so unsere EMH-Kollegen.

Bei dem Treffen an welchem unter anderem Herr Krüger als SeeBG-Vertreter teilnahm hat der dänische Behördenvertreter diese Haltung nun erneut zum Ausdruck gebracht. Hier der betreffende Auszug aus dem Protokoll der Sitzung, in der es wie gesagt in erster Linie um das Problem der vorwiegend kommerziell betriebenen, niederländischen Traditionsschiffe und offenbar um Traditionsschiffe im Sinne des MoU ging:

- DK confirmed that they would expect internationally trading passenger ships to maintain the minimum safety standard laid down in the SOLAS Convention. They would still accept foreign traditional ships calling at Danish port in connection with races, parades and festivals under the London MOU. Such vessels were however not allowed to discharge or take new passengers on board.

Da das MoU in Deutschland noch nicht so weit umgesetzt ist, dass das dazugehörige "Document Of Compliance" an Schiffe vergeben werden kann, ist der ganze MoU-Sachverhalt bisher für Dänemarkbesuche unserer Schiffe kaum relevant gewesen, da der überwiegende Teil deutscher Traditionsschiffe in Dänemark unter anderen Kategorien behandelt wird. Hierzu ein sinngemäßer Auszug von Ole Vistrup aus den Instruktionen der Dänischen Schifffahrtsbehörden für die Kontrollorgane:

1. Passenger vessels on foreign flag (Dutch ships, typically) are only allowed to operate with a Danish port as base port, if they comply with SOLAS or directive 98/18.
2. Passenger vessels on foreign flag and with a foreign base port (also Dutch ships, typically), but calling at a Danish port, will only be allowed to carry 12 passengers, unless they comply with SOLAS.
3. **Foreign vessels registered as traditional ships must carry a MoU certificate when calling at Danish ports. And ... although it doesn't say in the instruction above ... we know that the Danish Maritime Authority (DMA) only accepts voyages according to the MoU when the ship is intending to participate in a race, parade or festival.**
4. **Foreign ships where the owner claims the vessel is a private yacht or a "club ship" (even though they are also "traditional") will be accepted with more than 12 passengers, when they call at Danish ports. But if there is suspicion that their status is only a pro forma cover for commercial activities they will only be allowed to continue with 12 passengers.**

Punkt 4. wurde in der Vergangenheit in aller Regel auf deutsche Traditionsschiffe angewendet. Es gibt keinerlei Informationen darüber, dass dies in der kommenden Saison anders sein soll.

Allerdings bestätigt Herr Vistrup, dass es gut möglich sei, dass die DMA Anweisung gegeben hat, ein verstärktes Augenmerk auf das "pro forma cover for commercial activities" zu legen. Als kritische Gesichtspunkte hierfür würden angesehen werden:

- Anouncen in Tages- oder Wochenzeitungen,
- Mitgliedschaften in Charterbüros,
- Häufig und regelmäßig stattfindende Fahrten mit wechselnden Personengruppen
- Erwerb der Vereinsmitgliedschaft bei Kauf des Törns

Auch diese Gesichtspunkte standen den ausführenden Beamten bereits in der Vergangenheit zur Verfügung.

Daher unsere Empfehlung für die Saison 2008 bei Fahrten nach Dänemark:

- **Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, warum nicht-kommerziell betriebene Traditionsschiffe, die dänischen Häfen in der kommenden Saison nicht anlaufen sollten.**

- Man sollte für den Fall von Kontrollen darauf eingestellt sein, den nicht kommerziellen Charakter seines Schiffsbetriebes plausibel darlegen zu können.
- Es ist im Falle von Kontrollen, vor allem außerhalb maritimer Veranstaltungen, bisher nicht sinnvoll sich in Dänemark auf die MoU-Vereinbarung zu berufen (s.o.)

Ole Vistrup rät davon ab, sich in direkter Verbindung mit der DMA Klarheit verschaffen zu wollen. Man würde dabei riskieren, sehr rigide Auffassungen von Traditionsschifffahrt in schriftlich fixierter Form vorgelegt zu bekommen, welche in der Realität aber so gar nicht verwirklicht werden.

Um Verbesserungen bei der dänischen Haltung zum MoU zu erreichen, ist die Arbeit in den Gremien des EMH sicher die am meisten geeignete und wird von uns weiterhin wahrgenommen werden.

Zuguterletzt sei hier noch eine am 21.11.07 zum Thema eingegangene Information von Herrn Krüger an unsere Geschäftsstelle eingefügt, welche hoffentlich ebenfalls zur Klärung der Sachlage beiträgt:

Bedingungen für Traditionsschiffe in Dänemark

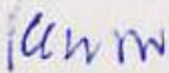
Sehr geehrter Herr Prof. Bach,

aufgrund meines Schreibens vom 29.10.2007 habe ich zahlreiche empörte Anrufe und musste mit einigem Befremden feststellen, dass diese nur als Hinweis gedacht und offenbar als offizielle Position der See-Berufsgenossenschaft verstanden wurden. Dies hat mich zu folgender Klarstellung veranlasst:

Das Schreiben vom 29.10.2007 ist ausschließlich eine **Information** für die GSHV Betreiber von Traditionsschiffen. Die Mitteilung beinhaltet **keine** irgendwie gearbeitete Interpretation der See-Berufsgenossenschaft. Es handelt sich um eine Aussage der dänischen Verwaltung, die hier lediglich wiedergegeben wird.

Jedem Betreiber eines Traditionsschiffes bleibt es unbenommen, dänische Häfen zu besuchen. Für eventuelle Schwierigkeiten mit den dänischen Behörden ist natürlich jeder Betreiber selbst verantwortlich.

Mit freundlichen Grüßen
Schiffssicherheitsabteilung
Im Auftrag


(Krüger)

Sollten noch weitere wichtige Aspekte zur Dänemarkfrage bei uns in Erscheinung treten werden wir darüber informieren.

Wir hoffen aber, dass die vorliegenden Informationen bereits ausreichend darlegen, dass sich bei der ursprünglichen Weitergabe der Aussage eines dänischen Behördenvertreters in Bezug darauf, welche Art von Schiffen genau gemeint war, höchstwahrscheinlich schlicht und einfach ein Mißverständnis eingeschlichen hat.

Mit freundlichen Grüßen,

Christopher Papperitz