



Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.

**GSHW**

Abs.: GSHW e.V., Bauernvogtei 2, 21465 Reinbek

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Projektgruppe zur Neuordnung des Schifffahrtsrechts  
(PG-SchR)  
Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Geschäftsstelle:  
Bauernvogtei 2  
21465 Reinbek

[office@gshw.de](mailto:office@gshw.de)  
[www.gshw.de](http://www.gshw.de)

Reinbek, den 05.10.2016

**Stellungnahme Entwurf: Verordnung zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen unterliegen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 22. August 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Entwurf der „Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über den Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Sicherheitsregelungen unterliegen“ vorgelegt.

Mit der Neuordnung in Teil 3 des vorliegenden Entwurfes sollen wie im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode vereinbarte Regelungen für den Erhalt der Traditionsschiffahrt sowie für die Modernisierung des Schifffahrtsrechts getroffen werden.

Als Dachverband der deutschen Traditionsschiffe unterstützen wir eine sinnvolle Neuregelung und übersenden anbei eine ausführliche Stellungnahme.

Wir halten allerdings eine Neufassung des Schiffssicherheitsrechts für Traditionsschiffe vor dem Hintergrund, dass die übergeordnete EU-Fahrgastschiffsrichtlinie gerade auch in den Bereichsausnahmen für Segelschiffe und Traditionsschiffe derzeit überarbeitet wird, für verfrüht.

Bevor nicht feststeht, wie dort Segelschiff und Traditionsschiff definiert werden (die EU-Kommission hat hierzu verschiedene Vorschläge vorgelegt, die sich grundlegend voneinander unterscheiden und deren finale Auswahl ein entscheidendes Kriterium ist, ob der Entwurf in der vorliegenden Fassung überhaupt rechtmäßig ist), macht es aus Sicht der GSHW keinen Sinn, eine möglicherweise rechtswidrige Verordnung zu erlassen, die bereits in Kürze wieder grundlegend überarbeitet werden müsste.

Wir begrüßen jedoch ausdrücklich eine Neuregelung der Zugangsvoraussetzungen für Traditionsschiffe sowie deren Sicherheitskonzepte, um Rechtssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen und damit die Zukunft der Traditionsschiffahrt zu sichern.

...

**GSHW e.V. – Der Deutsche Dachverband für Traditionsschiffe**

**Vorstand**

Prof. Werner von Unruh (Vorsitzender), Thomas Hoppe (Stellv. Vorsitzender),  
Nikolaus E. Kern (Stellv. Vorsitzender), Gerhard Bialek (Schatzmeister)

**Erweiterter Vorstand**

Rieke Boomgaarden, Albert Bote, Thomas Brümmer, Andreas Grohmann, Knut Frisch, Torsten Huthoff  
Ulrich Komorowski, Hermann Lohse, Jan-Matthias Westermann, Wolfgang Wiedenmann

**Bankverbindung**

GSHW e.V. – Hamburger Volksbank – Kto. Nr. 50 80 50 02 – BLZ 201 900 03

Sicherheit auf See hat für alle Betreiber von Traditionsschiffen höchste Priorität.

Dies spiegelt sich auch in den relativ geringen Unfallzahlen der vergangenen Jahre wider (in den Jahren 2002 bis einschl. 2015, in also 14 Jahren, 109 gemeldete Vorfälle mit 7 (leicht) verletzten Personen auf zugelassenen Traditionsschiffen. Lediglich sieben dieser Vorfälle wurden von der BSU weitergehend untersucht).

Dem Ziel, die Traditionsschiffahrt langfristig zu erhalten, kann der Entwurf jedoch nicht gerecht werden. Sein Inkrafttreten bedeutete das Aus für viele Schiffe. Wir möchten Sie hiermit bitten, unsere Stellungnahme und die darin formulierte fundierte Kritik zum Anlass zu nehmen, erneut mit der GSHW als Vertretung der Betreiber in den Dialog zu gehen.

Der Entwurf enthält eine Vielzahl von Neuregelungen im Bereich Sicherheit, mit welchen eine Annäherung bzw. Angleichung an die Berufsschiffahrt erfolgen soll, ohne dabei jedoch die Unterschiedlichkeit der deutschen Traditionsschiffe in Bauart, Größe, Fahrtgebiete sowie Art des Mitfahrens an Bord zu berücksichtigen.

Des Weiteren werden die Zugangsvoraussetzungen verschärft, ebenso ist eine weitere Einschränkung in der Mittelverwendung bei gleichzeitiger zeit- und kostenintensiver Zusatzausbildung der ehrenamtlich tätigen Crews vorgesehen. Daneben bedeutet die Festschreibung des Zeitraums bis 1965 für den Bau und Entwurf eines Schiffes, welches als Traditionsschiff zugelassen werden kann, in absehbarer Zeit das Aussterben der Traditionsschiffe unter deutscher Flagge.

Als ausschließlich ehrenamtlich tätiges Gremium - wie auch die Schiffsbetreiber - war es uns aufgrund der Kürze der vorgegebenen Frist nicht möglich, den Entwurf mit der nötigen Detailtreue zu analysieren und zu bearbeiten.

Wir sehen die Stellungnahme deshalb nicht als abschließend an und behalten uns vor, weitere diesbezügliche Eingaben einzureichen.

Es muss jedoch betont werden, dass aus unserer Sicht der vorliegende Entwurf die erforderliche Verhältnismäßigkeit der Inhalte und Maßnahmen sowie das vereinbarte Koalitionsziel eindeutig verfehlt.

Für die Überarbeitung des Entwurfs bieten wir auch weiterhin unsere Mitarbeit an.

Um nach jahrelangen Beratungen das Ziel einer Befriedung endlich zu erreichen, schlagen wir vor, zeitnah einen Gutachterausschuss auf Bundesebene einzusetzen, der differenzierte Vorschläge über technische Anforderungen an Traditionsschiffe sowie sicherheitsrelevante Anforderungen an Ausrüstung, Betrieb und Besetzung entwickelt. Dabei sollte auch erörtert werden, wie Schiffsgröße, Fahrtgebiet und andere Besonderheiten der Traditionsschiffahrt angemessen berücksichtigt werden können.

Der Ausschuss sollte sich aus Sachkennern und Sachverständigen der Verwaltung und Betroffenen zusammensetzen. Die Ergebnisse des Gutachterausschusses sollen in die Neufassung der Regelung einfließen. Bis dahin muss die derzeit geltende Sicherheitsrichtlinie Bestand haben.

Für Rückfragen und weitergehende Gespräche stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.

gez. Prof. Dr. Werner v. Unruh  
1. Vorsitzender GSHW

gez. Gerhard Bialek  
Vorstandsmitglied GSHW

Sehr geehrte Damen und Herren,  
die Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V., der Dachverband der deutschen Traditionsschiffahrt, nimmt wie folgt Stellung zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften (Stand 16.08.2016, im Folgenden „Entwurf“).

## A. Übergeordnete Bemerkungen

### 1. Vereinbarkeit mit EU-Recht

Der vorgelegte Entwurf ist mit der derzeit gültigen Fassung der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie nicht vereinbar. Dort (Art 3) sind derzeit lediglich hölzerne Fahrzeuge, Fahrzeuge unter 24m, vor 1965 entworfene damalige Fahrgastschiffe und Fahrzeuge ohne Maschinenantrieb freigestellt. Das erfasst jedoch lediglich rund 1/3 unserer Flotte. Die große Mehrzahl unserer Fahrzeuge besteht aus größeren, stählernen Maschinen- und Segelfahrzeugen, die nach derzeitigem EU-Recht nicht von der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie freigestellt sind. Das wäre aber Legalvoraussetzung für die Zulassung als Traditionsschiff. Dies ist kein ganz neues Problem, seit das OVG Hamburg festgestellt hat, dass die langjährig abweichende gemeinsame Auslegung der Berufsgenossenschaft und der GSHW (nämlich dahingehend, dass sich die Regelung in Art 3 (2a) lit. v auf heutige und nicht auf damalige Fahrgastschiffe bezieht) unzutreffend ist. Auch die Mitarbeiter der EU-Kommission (Abteilung für Schiffssicherheit) haben uns im März 2016 die Richtigkeit dieser engen Auslegung bestätigt.

Es ist daher unbedingt erforderlich, zunächst abzuwarten, ob sich die EU-Kommission mit ihren Vorschlägen zur Liberalisierung der Definition des historischen Wasserfahrzeugs und der ebenso erforderlichen Präzisierung des Begriffs des Segelschiffs (Zulassung von Hilfsmaschinenantrieben) durchsetzt, andernfalls geht der Entwurf weitgehend ins Leere.

Wir überreichen als Anlage 1 Auszüge aus dem Fragebogen der Kommission an die Mitgliedsstaaten (gekürzt, nur Seiten 23/24) und als Anlage 2 unser ausführliches Anschreiben an die Kommission vom 21.04.2016, aus dem der Sachverhalt genauer hervorgeht.

Festzuhalten bleibt, dass der Entwurf derzeit nicht mit der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie vereinbar ist. Da die EU-Kommission die Novellierung bis 2018 beabsichtigt, ist es wenig sinnvoll, bis dahin bereits eine neue Verordnung für deutsche Traditionsschiffe vorzulegen. Ob dies in Zukunft möglich ist, hängt weitgehend davon ab, ob sich die EU-Kommission mit ihren Vorschlägen durchsetzt. Nach uns vorliegenden (nicht verifizierten) Erkenntnissen haben sich 26 Mitgliedsstaaten dafür und zwei (Dänemark und Deutschland) gegen die Liberalisierung ausgesprochen. Hier sollte das BMVDI ggf. seine Position überdenken, andernfalls ist der Entwurf in der vorliegenden Fassung dauerhaft rechtlich nicht umsetzbar. Wir regen daher an, zunächst die Novellierung der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie konstruktiv zu begleiten.

### 2. Definition des Traditionsschiffs

Der Entwurf enthält eine vom EU-Recht deutlich abweichende Definition des Traditionsschiffs. Die GSHW regt an, aus Gründen der Vereinheitlichung des Rechts letztere zu übernehmen. Sie lautet wie folgt: "Traditionsschiffe sind alle Arten von historischen Schiffen und ihre Nachbauten einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden"

(z.B. Art 3 lit q der Richtlinie 2002/59/EG)

Diese Definition hat gegenüber dem Entwurf viele Vorteile:

- Sie bietet Gewähr für eine einheitliche Auslegung des europäischen und nationalen Rechts, das sich bekanntlich an den Regelungen des europäischen Rechts zu orientieren hat
- Sie allein bietet Gewähr für eine zukünftige Übereinstimmung mit den Regelungen der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie (dort insbes. Art. 3, Ausnahmeregelungen für Traditionsschiffe)
- Sie beruht auf einer Empfehlung der UNESCO
- Sie hat sich seit 2002 bewährt
- Sie wurde auf Empfehlung des europäischen Dachverbandes (EMH) in zahlreichen Ländern in nationales Recht übernommen

- Sie findet sich wortgleich im „Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters“ (Sec. 2, Definition), das die internationale Fahrt mit Traditionsschiffen regelt
  - Sie enthält anders als der Entwurf keine sachfremde starre Zeitschranke
- Es ist auch aus fachlicher Sicht nicht erkennbar, warum Deutschland eine eigene, in vielen Punkten vom EU-Recht abweichende und noch dazu widersprechende komplexe Definition des Traditionsschiffs benötigt, die darüber hinaus noch ganz wesentliche inhaltliche Probleme aufweist (s.u.). Der deutsche Sonderweg einer eigenen Definition war zum Zeitpunkt der ersten Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe (2000) angesichts des damaligen Fehlens einer international anerkannten Definition nachvollziehbar, heute sind die Rahmenbedingungen jedoch andere.

### 3. Historische Sachverständige

Die Regelung, wer darüber entscheidet, was ein historisches Wasserfahrzeug ist, war immer umstritten. Es besteht Einigkeit darüber, dass die Praxis der vergangenen Jahre (Entscheidung durch die Verwaltungsbehörde) problematisch war und im Wesentlichen zu den Problemen geführt hat, vor denen die Traditionsschiffahrt und der Gesetzgeber jetzt gleichermaßen stehen.

Der Vorschlag im Entwurf weist nach Auffassung der GSHW indes mehrere Probleme auf. So ist das Auswahlverfahren weiterhin der Verwaltungsbehörde überlassen, es enthält sehr weiche Kriterien (z. B. „in gleichwertiger Weise erworbene Kenntnisse“) und auch der Rekurs auf die Landesdenkmalschutzbehörden ist nicht hilfreich. Letztere verfügen über wenig bis keine Erfahrung im Umgang mit Wasserfahrzeugen und durch die Länderzuständigkeiten ist zu erwarten, dass die Entscheidungspraxis uneinheitlich ausfällt. Die GSHW schlägt daher vor, auch in Deutschland den Weg zu gehen, der sich europaweit durchgesetzt hat: Es ist mittlerweile gängige Praxis, dass die nationalen Schifffahrtsmuseen abschließend darüber befinden, ob ein Wasserfahrzeug historisch und damit zulassungsfähig ist. Der Grund liegt darin, dass nur dort sowohl die theoretischen Kenntnisse als auch die praktischen Erfahrungen im Umgang mit dem sehr engen Fachbereich des maritimen Erbes vorliegen. Dies trifft auch auf Deutschland zu, wo es neben dem DSM keine echten Sachverständigen für diese Frage gibt.

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven ist als Mitglied der Leibnitz-Gemeinschaft als Forschungsstelle mit entsprechender Personalausstattung für diese Aufgabe prädestiniert. Die Leitung des Museums ist auch bereit und willens, sich ihr zu stellen. Die Betreiber von Traditionsschiffen sind wiederum bereit, sich dem sachkundigen Urteil des DSM zu unterwerfen. Die viel beschworene „Befriedung“ der Szene ist nur auf diese Weise zu erreichen, da andernfalls die Verwaltung auf vielfältige Weise (eigene Beurteilung, Auswahl von Sachverständigen etc.) das Thema weiterhin besetzt.

### 4. Technische Sachverständige

Die von der IHK anerkannten technischen Sachverständigen der GSHW sind im Entwurf nicht erwähnt. Der Verzicht auf diese ebenso kompetenten wie gut ausgebildeten und engagierten Sachverständigen ist nicht nachvollziehbar. Er erfolgt ohne jede Not und kommt einem partiellen Berufsverbot der Sachverständigen gleich.

### 5. Dauer der Einstufung als historisches Wasserfahrzeug

Es ist nicht sinnvoll, die Historizität von Wasserfahrzeugen immer wieder neu zu prüfen, solange sich weder das Wasserfahrzeug noch die gesetzlichen Rahmenbedingungen geändert haben. In den Vorgesprächen zwischen GSHW und BMVDI bestand Einvernehmen, dass diese Prüfung daher nur einmalig bei Beginn der Einstufung eines Fahrzeuges als historisch erfolgt. Die wiederholte Neueinschätzung bei Zeugnisverlängerung stellt einen überflüssigen bürokratischen Aufwand dar. Es wäre sinnvoller, wenn das Deutsche Schifffahrtsmuseum ein Register erhaltenswürdiger, zulassungsfähiger historischer Wasserfahrzeuge führen würde. Dies würde die dringend benötigte Rechtssicherheit schaffen.

## 6. Übergangsfristen für die Umstellung auf die neuen Anforderungen fehlen

Die neuen Anforderungen stellen einen erheblichen organisatorischen und finanziellen Aufwand für die Betreiber dar. Es ist unrealistisch, dass ab Inkrafttreten alle neuen Sicherheitsregeln und Anforderungen eingehalten werden können. Soll eine kontinuierliche Umstellung und eine Erhöhung des Sicherheitsstandards der aktuellen, heterogenen Flotte möglich sein, sind Übergangsfristen vonnöten. Diese sollten an die Art der Anforderung angepasst sein – für die Beschaffung mobiler Ausrüstungsgegenstände ist sicherlich eine geringere Übergangsfrist erforderlich als z.B. für die Nachrüstung von wasserdichten Schotten. Ohne Zeithorizont fehlt den Betreibern Rechtssicherheit und finanzielle Planbarkeit.

## 7. Fahrzeuggruppen fehlen

Eine Aufrechterhaltung der Fahrzeuggruppen ist dringend erforderlich, um so der Unterschiedlichkeit der Schiffe gerecht zu werden. Der vorliegende Gesetzentwurf wird Rechtsstreits zur Folge haben, da die Schiffe in ihrem Material und bis zu einer Länge von 55 m vereinheitlicht worden sind. Bestimmungen für ein Stahlschiff mit 54 m Länge in einem Gesetzentwurf mit den Anforderungen an ein Holzschiff von 16 m unterzubringen, halten wir für nicht umsetzbar.

## 8. Widerspruch zwischen Ehrenamtlichkeit und erhöhten Anforderungen

Der Entwurf fordert reine Ehrenamtlichkeit als Trägerstruktur der Schiffe. Er schränkt damit in nicht nachvollziehbarer Weise den vereinsrechtlich sonst üblichen Handlungsrahmen für das Nachkommen einer gesellschaftlichen Aufgabe ein. Gleichzeitig stellt er hohe Anforderungen an die Schiffsbesatzungen und führt zu enormen zusätzlichen bürokratischen Aufwand für die Betreiber. Der Umgang des Entwurfs mit dem Faktor Ehrenamt ist widersprüchlich, nicht in sich konsistent und daher selbst bei bestem Willen nicht umsetzbar. Laut Entwurf müssten zukünftig von der Stammcrew Anforderungen aus der gewerblichen Seefahrt erfüllt werden. Traditionsschiffe sind aber nicht der Gruppe Berufsschiffahrt zuzuordnen. Berufsgenossenschaftliche Forderungen können grundsätzlich somit nicht gestellt werden. (Seediensttauglichkeit, Atemschutzuntersuchung etc.). Die Ausbildungsinhalte gemäß der SportSeeSSVO sind grundsätzlich abdeckend für die Erreichung des Schutzzieles. Kein Zwischenfall auf einem Traditionsschiff wäre durch die nun zusätzlich geforderten Qualifikationen verhindert oder signifikant gelindert worden.

## **B. Zu einzelnen Regelungen im Entwurf**

In dieser Anlage sind nur einzelne wesentlichen Kritikpunkte aufgegriffen. Eine Bewertung jedes einzelnen Punktes des Entwurfes ist der GSHW aufgrund des vorgegebenen Zeitplanes nicht allumfassend möglich gewesen. Die Auflistung aller Kritikpunkte scheint an dieser Stelle nicht zielführend.

### 1. Ziff. 2.1.2

Die im Entwurf vorgesehene Definition des „historischen Wasserfahrzeugs“ weist mehrere problematische Elemente auf.

(1) Sie beschränkt zukünftig ausnahmslos alle Traditionsschiffe auf solche, die vor 1965 entworfen wurden. Dies bedeutet, dass ein Traditionsschiff, das z.B. 1966 entworfen wurde, nie mehr zum Verkehr zugelassen werden kann. Diese Regelung, die im Übrigen im Widerspruch zu internationalen Vorschriften (EU-Fahrgastschiffrichtlinie und SOLAS) stünde, würde zwangsläufig zum Aussterben der Traditionsschiffahrt führen. Dies wäre nicht nur ein deutlicher Widerspruch zu den Zielen im Koalitionsvertrag, sondern darüber hinaus ist auch keine sachgemäße Erwägung denkbar, die eine solche absolute, nicht mitwachsende Zeitgrenze stützen würde, es sei denn, die Bundesregierung plane mittelfristig den Wegfall der gesamten Traditionsschiffahrt.

(2) Die Tatbestandselemente „Bauart, Konstruktion, ehemaliger Nutzungszweck und Seltenheit“ müssen offenbar kumulativ erfüllt sein. Indes gibt es praktisch keine Fahrzeuge in der Traditionsschiffahrt, die dies erfüllen würden. Es wird daher angeregt, diese Tatbestandselemente – wie bisher auch – alternativ und

nicht kumulativ zu regeln. Alles andere würde dazu führen, dass in Zukunft kaum noch Fahrzeuge in die Traditionsschiffahrt überführt werden könnten.

2. Ziff. 2.1.2.2.a

Nachbauten müssen sich zukünftig an einem „dokumentierten, individuellen historischen Vorbild“ orientieren. Dies schließt Gattungsnachbauten wie in der Vergangenheit (z. B. die diversen Nachbauten von Koggen an der deutschen Küste) aus. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese sehr erfolgreichen Repliken in Zukunft verboten sein sollen. Das EU-Recht erlaubt z.B. Gattungsnachbauten.

3. Ziff. 2.1.2.2.b

Die Anforderung, dass Segelschulungsschiffe eine Länge von wenigstens 24 Metern aufzuweisen haben, ist nicht sachgerecht. Auch auf kleineren Fahrzeugen kann ein intensiver Unterricht erfolgen. In der Marine beispielsweise erfolgte die Ausbildung in klassischer Seemannschaft auf deutlich kleineren Fahrzeugen.

4. Ziff. 5.4

Es ist unklar, warum mit Traditionsschiffen keine Ladung befördert werden darf. Es gibt erste recht erfolgreiche rein ideelle Projekte, in denen aus Umweltschutzgründen mit alten Segelschiffen Ladung transportiert wird. Es ist nicht erkennbar, warum diese zukünftig untersagt werden sollen.

5. Ziff. 12.1., 12.3., 12.4.

Die geplante Übertragung des Schiffsbesatzungszeugnisses der Berufsschiffahrt auf ehrenamtlich betriebene Traditionsschiffe ist nicht sinnvoll. Das bisherige Modell der Eigenverantwortung der Betreiber hat sich bewährt. Es gibt keine Häufung von Unfällen.

6. Ziff. 12.5.

Die geplante Pflicht zur Durchführung der zweijährlichen Seediensttauglichkeit-Untersuchung für ehrenamtliche Besatzungsmitglieder stellt eine überzogene Forderung dar.

7. Ziff. 12.6.

Die geplante Pflicht für Teile der Besatzung zur regelmäßigen Teilnahme an Lehrgängen gemäß der Maritime-Medizin-Verordnung ist überzogen. Eine weiterreichende medizinische Fortbildung ist auch aus unserer Sicht wünschenswert, sollte sich jedoch an den Lebens- und Arbeitsbedingungen der ehrenamtlichen Crews und nicht an den Forderungen an die Berufsschiffahrt orientieren.

## Kapitel 2 - Bauweise der Traditionsschiffe

In diesem Bereich wurden die folgenden Anforderungen als nicht oder nur für wenige Schiffe durchführbar eingestuft:

8. Ziff. 8. Wasserdichte Unterteilung - hier 8.1 – 8.2 – 8.3 – und 8.5

Diese ist bei Holzschiffen in den meisten Fällen nicht darstellbar.

Bei Stahlschiffen ist diese Maßnahme ev. darstellbar, aber wirtschaftlich schwierig.

9. Ziff. 15. Haupt- und Hilfsmaschinen - hier 15.2 Schmieröl

Filterwechsel im laufenden Betrieb bei kleinen Motoren grdstl. nicht möglich (Einbauverhältnisse / konstruktionsbedingt)

10. Folgende Anforderungen sind nur bei Gewährung angemessener Fristen umsetzbar:

2.4 Süllhöhen

2.5 Rumpfdurchbrüche

- 2.6 Wasserforten
  - 2.7 Reling und Schanzkleid
  - 12. Takelage (auch Präzisierung notwendig)
  - 13. Stabilitätshandbuch: hier 13.1 e,h,aa,bb,cc,dd, und bei Segelschiffen aa,bb,cc, sowie 13.2. sowie hierunter 2.2 Freibord
  - 14. Stabilitätskriterien
  - 15.1 Kühlwassersystem
  - 15.3.1 Freistehende Brennstofftanks
  - 16.1.6 Kraftbetriebene Lenzpumpen
  - 16.1.9 Lenz und Seewassersysteme
  - 17. Wellenanlage, Ruderanlage, Propeller, Seeventile
  - 20. Elektrische Betriebsmittel
  - 30. Schaltplan
- 
- 11. Folgende Anforderungen sind zwingend zu präzisieren:
    - 9.2 Doppelung der Außenhaut
    - 10. Anker und Schleppleine (Formel überprüfen)
    - 16.2.1 Belüftung von Maschinenräumen
    - 20. Elektrische Betriebsmittel – „Stand der Technik definieren“
    - 29. Notbatterien – „Notbeleuchtung“ definieren

### Kapitel 3 - Brandschutz

#### 12. Ziff. 2.5.7

Vorgabe ohnehin schon geregelt.

#### 13. Ziff. 4.2.2.2

Unklar: Was zählt als freistehender Brennstofftank? Was ist eine ausreichende Größe – muss der Überlauf tank so groß sein, wie das Volumen aller Treibstofftanks zusammen? Hier kommen eventuell enorme Umbauten auf die Schiffe zu. Unklarheiten ausräumen, Überlauf tanks so groß wie Brennstofftanks ist nicht realisierbar.

#### 14. Ziff. 10.1.1

Eine Feuer- und Brandmeldeanlage nach FSS-Code ist auf Traditionsschiffe nicht sinnvoll zu installieren und zu finanzieren.

#### 15. Ziff. 13.1.

Die geplante Pflicht zur Ausbildung für das Tragen von Pressluftatmern ist mit ehrenamtlichen Crews nicht umsetzbar, da dies neben der einmaligen Schulung (25h) voraussetzt: jährliche Belastungsübung, jährliche praktische Einsatzübung, jährliche theoretische Einweisung sowie jährliche bis dreijährliche ärztliche Vorsorge-Untersuchungen.

### Kapitel 4 – Rettungsmittel

16. Umsetzbarkeit und Erforderlichkeit für Traditionsschiffe muss geprüft werden vor allem unter Berücksichtigung des Fahrtgebietes

## Kapitel 5 – Funkausrüstung

17. Umsetzbarkeit und Erforderlichkeit für Traditionsschiffe muss geprüft werden

## Kapitel 6 - Navigationsausrüstung

18. Ziff. 1.1

Das SOLAS-Abkommen ist auf Traditionsschiffen nur eingeschränkt umsetzbar. Die Ausrüstung kann daher nicht nach diesen Regeln erfolgen und sollte extra bestimmt werden.

## Kapitel 8 – Meeresumweltschutz

19. Ziff. 1.1.2

Die Volumenberechnung muss auf Umsetzbarkeit geprüft werden

## Kapitel 9 – Medizinische Versorgung

20. Ziff. 1.1

Der Umfang und die Aufbewahrung der medizinischen Ausstattung kann sich nicht nach dem „Stand der medizinischen Erkenntnisse“ richten. „Stand der medizinischen Ausstattung“ ist eine Vorgabe für die Berufsschiffahrt und auf Traditionsschiffen nicht umsetzbar.

21. Ziff. 1.2.

Ist nicht notwendig, wenn in Ziff. 1.1. klare umsetzbare Regeln aufgeführt sind.

22. Ziff. 2.3., 2.4., 2.5., 2.6.

Die geplante Pflicht für Teile der Besatzung zur regelmäßigen Teilnahme an Lehrgängen gemäß der Maritime-Medizin-Verordnung ist überzogen. Eine weiterreichende medizinische Fortbildung ist auch aus unserer Sicht wünschenswert, sollte sich jedoch an den Lebens- und Arbeitsbedingungen der ehrenamtlichen Crews und nicht an den Forderungen an die Berufsschiffahrt orientieren.

## Kapitel 10 – Registrierung der an Bord befindlichen Personen

23. Umsetzung aufgrund ausschließlich ehrenamtlicher Tätigkeit schwierig

## Kapitel 11 - Zusätzliche Anforderungen an Segelschulungsschiffe

24. Ziff. 1

„die Art ihres Schiffes“ ist zu streichen, da nicht aussagefähig, welche Schiffe in besonderer Weise geeignet sind, da jedes Traditionsschiff in seiner Bauweise, Takelung und Ausprägung unterschiedlich ist.

Hamburg, den 05.10.2016

Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.

Gez. Prof. Dr. Werner von Unruh

1.Vors. GSHW