GSHW e.V. – Dachverband der deutschen Traditionsschiffe

Newsletter März 2015

1. Kommunikation verbessern
Den Wunsch nach verbesserter interner und externer Kommunikation soll dieser neue Newsletter erfüllen, der mehrmals im Jahr erscheint. Er geht nicht nur an die GSHW-Mitglieder, sondern er verbreitet auch im größeren Umfeld der Traditionsschiffe aktuelle Informationen. Deshalb kann es zum Empfang des Newsletter über mehrere Verteiler kommen, was aber sicher das kleinere Übel ist.
Außerdem ist ein neuer Webauftritt in Arbeit, in dem Dokumente und Aktuelles übersichtlich und leicht auffindbar eingepflegt sein werden.

2. Vorstandswahlen
In den geschäftsführenden Vorstand wurden wiedergewählt: Werner von Unruh (Vorsitzender), Thomas Hoppe (stv. Vorsitzender).
In den erweiterten Vorstand wurden wiedergewählt: Thomas Brümmer, Knut Frisch und Uli Komorowski, neues Mitglied ist Jan-Matthias Westermann (SMH Freddy e.V.)

3. Aktuelles zur SiRi
Die Übergangsregelung für Traditionsschiffe mit einem gültigen Sicherheitszeugnis wird verlängert, sofern der Status des Schiffs unverändert ist.
Der SiRi-Entwurf der BG-Verkehr wird derzeit vom Bundesverkehrsministerium (BMV) für das Anhörungsverfahren vorbereitet. Ob bzw. in welchem Umfang der aus den Workshops entstandene GSHW-Entwurf berücksichtigt wurde, ist noch nicht bekannt.
Die neue SiRi wird die Funktion einer eigenständigen Verordnung außerhalb der Schiffssicherheits-VO haben.
Insgesamt muss mit schärferen Regelungen gerechnet werden, z.B. hinsichtlich des Stabilitätsnachweises, der Besetzung und der Wahl der Gutachter. Dies sind unter anderem Auswirkungen der Unfallanalysen bei Rakel (BSU-Bericht 160/13 vom 25.02.14) und Falado von Rhodos (BSU-Bericht 265/13 vom 15.12.14). Die BSU hat zudem dringende Empfehlungen für die neue SiRi gegeben. http://www.bsu-bund.de

Internationale Fahrt
Die internationale Fahrt ist ein Schwerpunktthema der EMH. Dänemark ist aus dem MoU ausgetreten, das im Grunde nur noch von Deutschland und den Niederlanden vertreten wird. Mittelfristig wird sich am Status der Dänemark-Fahrt voraussichtlich nichts ändern.

Neben Dänemark sind auch Irland und weitere Staaten der Auffassung, dass Segelschiffe in internationaler Fahrt SOLAS unterliegen müssen. Dies hat kürzlich, wie EMH im jüngsten Newsletter berichtet, Paul van Ommen, Direktor der Netherlands Sail Charter Trade Association, beklagt, als er den Bericht des Marine Casualty Investigation Board (MCIB) zum Untergang der Astrid kritisierte: „It left out important information and therefore offers limited help in thoroughly assessing the accident“, he says. “Instead of elaborating on the procedural and technical details, the MCIB has spent more time at arguing that the ship should have been certificated as a SOLAS passenger ship. MCIB apparently wanted to get that message across more than anything else. But, without making clear what technical requirements could have prevented the accident, be it SOLAS requirements or others, it sort of misses the point.”
Der Bericht zum Untergang der Astrid steht hier: http://www.mcib.ie/reports/?search=false

Die EU behandelt das Thema Internationale Fahrt nicht mehr, weil die Staaten keinen Handlungsbedarf sehen.

Inzwischen kam das Stichwort „Special Purpose Ships“ (SPS) ins Gespräch; SPS erfordern aber bislang einen Mindestanteil an professioneller Besetzung (Patentinhaber mit STCW 95-Nachweis). Falls das ein gangbarer Weg für die Zukunft sein kann, muss dringend die Anerkennung von Qualifikationsnachweisen auf Traditionsschiffen verhandelt werden.

Information von euch = Unterstützung von uns
Der GSHW-Vorstand möchte eine Liste erstellen, welche Schiffe noch ein Zeugnis haben. Hierzu ist aber die Zuarbeit aller Betreiber erforderlich, insbesondere derjenigen, die ihr Zeugnis direkt bei der BG-V beantragt haben. Nur wenn wir über die Verfahren informiert werden, können wir euch auch unterstützen!

Die gute Nachricht zum Schluss:
Der Niedersächsische Landtag hat am 18.3.2015 folgende Entschließung angenommen:

Traditionsschifffahrt als maritimes Kulturgut sichern, stärken und unterstützen

Im Einzelnen wird festgestellt (Ausschnitte der Entschließung):
...Die Aufrechterhaltung dieses maritimen Erbes, das sich über Originale, Repliken und Nachbauten erstreckt, leidet aber unter der Komplexität der heutigen Gesetz- und Regelgebung. Dies führt zu Rechtsunsicherheiten und finanziellen und organisatorischen Belastungen bei den häufig ehrenamtlichen und gemeinnützigen Betreibern der Traditionsschiffe. Von den 150 Traditionsschiffen im Jahr 2000 sind noch ca. 100 Traditionsschiffe übrig. Jedes Jahr gehen, aufgrund zunehmend unerfüllbarer Kriterien für die Zulassung von Traditionsschiffen, ca. 10 Prozent verloren. ...
Der Landtag bittet die Landesregierung,
1. die Bedeutung der Traditionsschifffahrt in und für Niedersachsen, insbesondere als Kulturgut und touristisches Aushängeschild, anzuerkennen.
2. sich für die Einrichtung eines Gutachterausschusses auf Bundesebene einzusetzen, der sich aus Sachkennern und Sachverständigen aus Verwaltung und Betroffenen zusammensetzt und einen „Erkenntnisstand über Anforderungen an Traditionsschiffe“ entwickelt und sicherheitsrelevante Anforderungen an Ausrüstung und Betrieb vorgibt.
3. sich gegenüber der Bundesregierung für verlässliche Rechtsgrundlagen mit erfüllbaren Kriterien einzusetzen, die den Erhalt und den Betrieb der verbliebenen Traditionsschiffe in Deutschland vereinfachen und sichern und es zukünftig ermöglichen, neue Traditionsschiffe in die Flotte einzugliedern.
4. sich gegenüber der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die norddeutschen Länder bei der Neufassung der Sicherheitsrichtlinie beteiligt und die Entwürfe der Richtlinie den Ländern zeitnah vorgelegt werden.
5. sich für international anerkannte Zertifizierungsmöglichkeiten zu engagieren, um den Erhalt der verbliebenen nationalen und internationalen Traditionsschifffahrt zu unterstützen.
6. sich nachhaltig gegenüber der Bundesregierung für die sofortige Wiederbelebung des „London Memorandums“ (sogenanntes London MoU) einzusetzen, damit endlich einheitliche Standards auf multinationaler Ebene als verlässliche Grundlage für den Verkehr von Traditionsschiffen innerhalb Europas gefunden werden.

Die vollständige Entschließung ist im Anhang zu finden sowie unter Drucksache Nr. 17/3190, www.landtag-niedersachsen.de in der NILAS-Datenbank der 60. Plenarsitzung vom 18.3.2015.

Unsere Lobby wächst!
Fair winds,

Nikolaus Kern
GSHW-Vorstand

Monika Kludas
Kommunikationsbeauftragte