



### Aktueller Stand Sicherheitsrichtlinie

Das Warten auf den neuen Entwurf der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe stellt Eigner und Betreiber auf eine harte Geduldsprobe. Immer häufiger wird Nikolaus Kern in der Geschäftsstelle von GSHW-Mitgliedern gefragt, wann endlich die ministerielle Vorlage veröffentlicht werde. Doch auch die zuständige Abteilung WS 2 Schifffahrt des BMVI befand sich Anfang Mai unverändert in Warteposition, berichtete GSHW-Vorsitzender Werner von Unruh. Der Entwurf war bis dahin noch nicht aus dem Verkehrsausschuss zurückgekommen. (Zum Verfahrensablauf siehe auch GSHW-Newsletter Dezember 2015.)

Ein Grund dafür könne sein, so Thomas Hoppe, deutscher Repräsentant und Vorsitzender des Safety Council in European Maritime Heritage (EMH), dass derzeit die **EU-Richtlinie für Fahrgastschiffe mit mehr als zwölf Personen an Bord** routinemäßig überarbeitet wird. „Ihre technischen Anforderungen sind für Traditionsschiffe in aller Regel nicht zu erfüllen“, sagte Hoppe. „Daher kommt ihren Ausnahmebereichen eine große Bedeutung zu, **da der nationale Gesetzgeber nur im Rahmen dieser Ausnahmeregelungen handeln kann**. Das gilt auch für unsere SiRi II.“ Aufgrund der Intervention des EMH Safety Council (wir berichteten) will die EU-Kommission diese Ausnahmebereiche präzisieren. Die Vorschläge wurden im März mit der Abteilung für maritime Sicherheit diskutiert.

Für Segelschiffe soll die Definition nicht mehr den Passus „ships not propelled by mechanical means“ enthalten, sondern folgendermaßen geändert werden: „ships primarily propelled by sails and usually fitted with mechanical propulsion for auxiliary and emergency purposes“. Aus Sicht der GSHW sei das ausgezeichnet, so Hoppe, „weil dadurch der alte Streit, ob Segelschiffe auch über Antriebsmaschinen verfügen dürfen, in unserem Sinne entschieden wäre. Damit würde der BG-V und den Verwaltungsgerichten ein wesentliches Glied ihrer Argumentationskette entzogen.“

Problematisch ist nach wie vor die Beschränkung des Ausnahmbereiches für historische Wasserfahrzeuge auf Fahrgastschiffe. „Dies hätte zur Folge“, erläuterte Hoppe, „dass alle Fahrzeuge, die weder besegelt sind noch Fahrgastschiffe waren noch in die anderen Ausnahmbereiche fallen, nicht mehr als Traditionsschiffe zulässig sind. Das würde zum Beispiel ehemalige Eisbrecher betreffen. Es ist noch nicht klar, ob die EU-Kommission diesen Punkt schlicht übersehen hat oder davon ausgeht, dass derartige Fahrzeuge nach dem SPS-Code zugelassen werden sollen. Wir werden an dieser Stelle einhaken müssen.“

### IMO führt Code für historische Wasserfahrzeuge ein

EMH konnte die International Maritime Organisation (IMO) überzeugen, einen eigenen Code für historische Wasserfahrzeuge einzuführen. Dies ist als Durchbruch zu bewerten, der wohl nur durch die enge Zusammenarbeit mit der angesehenen Organisation „International Congress of Maritime Museums“ (ICMM) zustande kam. Der Code hätte zur Folge, dass **in der internationalen Fahrt SOLAS nicht mehr gefordert** werden kann. Es wurde vereinbart, im Sommer mit Gesprächen über den Anwendungsbereich eines IMO-Codes für historische Fahrzeuge (Definition, technische Anforderungen, Frage der Subsidiarität etc.) zu beginnen. ICMM wird jetzt in Zusammenarbeit mit EMH einen begründeten Definitionsentwurf für historische Wasserfahrzeuge entwerfen.

## **Memorandum of Understanding soll wieder aufleben**

Die EU-Kommission unterstützt die Traditionsschifffahrt nicht nur innerhalb der Richtlinie für Fahrgastschiffe, sondern auch bei der Revitalisierung des Memorandum of Understanding (MoU), dessen Ziel eine gegenseitige Anerkennung von nationalen Vorschriften für Traditionsschiffe in Europa ist. Zur nächsten Sitzung des EMH Safety Council in Bremerhaven (29.-30.10.2016) soll die Vorsitzende des MoU-Agreement, Ingrid Cherfils, eingeladen werden, um die Möglichkeiten für die so dringend benötigte Umsetzung der Vereinbarung zu beleuchten.

## **EMH-Veranstaltungen:**

### **Mit historischem Bewusstsein gegen Regulierungswut**

Vom 22. bis 24. September 2016 findet im alten Walhafen Pasaia im spanischen Baskenland der EMH-Kongress statt. Sein Thema „Significance and Visibility“ befasst sich mit der Einzigartigkeit des maritimen Erbes, das als solches nicht länger ein unauffälliger Sektor bleiben kann, sondern sich zum wirtschaftlichen, touristischen und planerischen Faktor erheben muss, um schließlich als Vektor in der Gesellschaft mit einer Identität und einem historischen Bewusstsein verankert zu werden. Nur so könne man Regulierungswut begegnen und finanzielle Unterstützung einfordern.

### **Bau und Betrieb von Nachbauten – Chancen für die Traditionsschifffahrt**

Die internationale EMH-Konferenz „Maritime Traditions in European Waters“ befasst sich vom 29. Juni bis 1. Juli 2016 im polnischen Gdańsk mit der Frage, wie man das maritime Erbe bestmöglich in Wert setzen kann. Anhand von zahlreichen Projektbeispielen soll gezeigt werden, wie dieses Ziel mit Repliken erreicht werden kann. Die Konferenz findet aus Anlass des 20-jährigen Jubiläums der Baltic Sail statt und bietet ein umfangreiches Festprogramm.

<http://european-maritime-heritage.org>

Nikolaus Kern  
GSHW-Vorstand /Geschäftsführer

Monika Kludas  
Kommunikationsbeauftragte