

Übersicht zur Neufassung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe

Die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe vom 03. Februar 2000 wurde in den Jahren 2006 und 2007 in einem gemeinsamen Gremium, bestehend aus Mitgliedern des BMVBS, der GSHW und der SeeBG, von Grund auf überarbeitet.

Sie befindet sich derzeit zur Rechtsförmlichkeitsprüfung im Verkehrsministerium und muss anschließend noch ein EU-Ratifizierungsverfahren durchlaufen. Demzufolge können sich noch inhaltliche Änderungen der jetzigen Fassung ergeben.

Angestrebter Zeitpunkt des Inkrafttretens ist das erste Quartal des Jahres 2009.

Veranlassung und maßgebende Einflüsse waren dabei:

- die Verortung der Traditionsschifffahrt als wichtiger Träger sozialer und kultureller Funktionen durch die Bundesregierung
- Praxiserfahrungen zur Anwendung der Richtlinie (Betreiber, Gutachter, Vorprüfungsstelle GSHW, SeeBG Prüfungsstelle/Aufsichtsbereich),
- inhaltlicher und formaler Anpassungsbedarf in Zusammenhang mit dem nationalen und internationalem Regelungsgefüge (Änderung der Fahrzeugdefinition für Sportboote, London Memorandum of Understanding 2005, MARPOL- u. Helsinki-Übereinkommen / 2.Ostseeschutz-Änderungsverordnung 2004),
- Empfehlungen von Seiten des Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), des Germanischen Lloyds (GL) und weiterer sachverständiger Stellen.

Entsprechend wurden Anpassungen im formal strukturellen Bereich und bei den Begriffsbestimmungen vorgenommen. Die konkreten Inhalte zu den verschiedenen Aspekten der Schiffsicherheit wurden Punkt für Punkt überprüft und gegebenenfalls ergänzt oder modifiziert.

Übersicht der Anpassungen im formalen und strukturellen, und im Bereich der Begriffsbestimmungen:

- Erweiterung der Präambel
- Erweiterung der Grundsatzbestimmungen
- Ausdifferenzierung des Begriffs „Traditionsschiff“
- Einbindung konstruktiver Umwidmungen ehemaliger Berufsfahrzeuge
- Einbindung von Sail Training Schiffen („Segelschulungsschiffe“)
- Ausdifferenzierung des Begriffs der Fahrzeuglänge (Anlage 9)
- Schaffung eines Gremiums zur Feststellung und Beobachtung, ob ein Fahrzeug seiner Art nach und von seinem Betriebskonzept her den Status „Traditionsschiff“ rechtfertigt („Registerkommission“)

- Direkte Einbindung von Fahrzeugen bis 15 m Rumpflänge und Prüfungshoheit der GSHW für diese Fahrzeuge (Beleihung durch das Bundesverkehrsministerium)
- Vorgaben zur Genehmigung des Betriebskonzeptes
- Ausdifferenzierung von Fahrtgebieten und Fahrtbeschränkungsbestimmungen (Anlage 1)
- Einbindung von Sondergenehmigungen für Tagesfahrten und Fahrten bei Maritimen Ereignissen (Anlage 1)
- Einbindung des Verfahrens zur Ausstellung eines „Document of Compliance“ (DOC) im Sinne des Memorandum of Understanding / London 2005 (MoU)
- Einbindung des Verfahrens zur Zwischenprüfung während der Laufzeit des Sicherheitszeugnisses
- Einbindung von Bestimmungen zur Kostenerhebung
- Einbindung von Bestimmungen zur Datenerfassung
- Aktualisierung und Aufnahme neuer Anhänge zur Richtlinie

Übersicht Anpassungen Schiffssicherheitsaspekte:

- Anpassungen im Bereich der Sicherheitsausrüstung. Dabei Neuerstellung der Vorschriften für die Fahrzeuge bis 15 m Rumpflänge (Anlage 2)
- Anpassungen im Bereich der Funkausrüstung mit Einbeziehung der Fahrzeuge bis 15 m Rumpflänge (Anlage 3)
- Anpassungen im Bereich Brandschutzvorschriften. Dabei Neuerstellung der Vorschriften für die Fahrzeuge bis 15 m Rumpflänge (Anlage 4)
- Anpassungen im Bereich der Behandlung von Abwasser und Schiffsmüll mit Einbeziehung der Fahrzeuge bis 15 m Rumpflänge (Anlage 5)
- Einbeziehung der Fahrzeuge bis 15 m Rumpflänge im Bereich Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle (Anlage 6)
- Anpassungen im Bereich Seetüchtigkeit und Stabilität mit Einbeziehung der Fahrzeuge bis 15 m Rumpflänge (Anlage 7)
- Festlegung der Voraussetzungen für die Beantragung eines DOC im Sinne des MoU (Anlage 8)
- Anpassung im Bereich der Registrierung der an Bord befindlichen Personen (Anlage 10)
- Festlegung der Prüfungsinhalte für die Zwischenprüfung (Anlage 11)

Tabellarische Übersicht zur neuen Sicherheitsrichtlinie (Quellenangaben beziehen sich auf die neue Richtlinie)

Verschärfungen	Erleichterungen
Bereich Richtlinientext	
<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Präambel: Traditionsschiffahrt erfüllt wichtige soziale und kulturelle Funktionen - Ausdifferenzierung des Begriffs „Traditionsschiff“, darunter „Erwirtschaftung von Deckungsbeiträgen“ (3.1.1) - Einbindung konstruktiver Umwidmungen ehemaliger Berufsfahrzeuge (3.1.2) - Einbindung von Sail Training Schiffen („Segelschulungsschiffe“) (3.1.3) - Neueinteilung der Fahrzeuggruppen (FG) in 1 bis 5 (3.2) <li style="background-color: yellow;">- Beleihung der GSHW für die Zeugniserteilung der FG 1 und 2 (5.3) - Festschreibung gleicher Kostenerhebungsvorgaben für SeeBG und GSHW (7.) 	
<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Verantwortung und Selbstkontrolle unter Aufnahme von Grundsätzen zu Betriebssicherheit und Umweltschutz und zur Besetzung (1.1, 1.2, und 1.4) - Passus zum Ausschluss der Gewerblichkeit (3.1.4) - Einbindung der „Registerkommission“ zur Feststellung und Beobachtung des Traditionsschiff-Status (4. und 9.1) - Betriebskonzept muss genehmigt sein (5.2) - Festschreibung eines Verfahrens zur Datenerfassung durch das BSH (8.) 	
Anlage 1 - Fahrtgebiete und Beschränkungen auf Fahrtbereiche – (neu erstellt, alle FG)	
<ul style="list-style-type: none"> - Präzisierung Fahrtgebiete / Fahrtbereiche (2.1.2 und 2.2) - Grundlage Ausnahmegenehmigungen bei 5 maritimen Ereignissen (3.1) - Grundlage Zusätzliche Genehmigungen für Tagesfahrten (3.2) 	
Anlage 2 – Sicherheitsausrüstung -	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit sinnfällig ausgewählten Vorgaben aus den anderen FG 	
<ul style="list-style-type: none"> - Geeignete Einrichtung zum horizontalen Bergen aus dem Wasser (3) - 5 % Rettungswesten zusätzlich (5) - Wärmeschutzhilfsmittel in den Wintermonaten für alle Personen an Bord (5) - Bei weltweiter Fahrt Gerätezulassung 96/98/EG (☼“Steuerrad“) für Funknavigationssystem (8.1) - AIS-System der Klasse B für FG 2, 4, und 5 (8.9) - Präzisierung Lenzleinrichtungen (Förderleistung, Lenzkörbe zugänglich und mit Rückschlagventil, Bilgenalarm) (9.1) - Präzisierung Ankereinrichtungen und (Schlepp-) Trossen (müssen ausreichend bemessen sein) (9.2) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bestandschutzregelung für vorhandene Navigationsausrüstung (1.6) - Für FG 2 und 4 kein motorisiertes Boot nötig wenn Mutterfahrzeug ausreichend manövrierfähig (FG 2) und wenn Höhenunterschied Wasseroberfläche und Seereling bzw. Schanzkleid nicht zu hoch (FG 4) (3.) - Rettungsringe bei FG 5: Die 2 Rauchsignale können mit selbstzündenden Lichtern ersetzt werden (4.) - Verwendung von Sportbootseekarten möglich, wenn diese amtlich herausgegeben (8.8)
Anlage 3 – Funkausrüstung - (Neu erstellt, alle FG)	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der FG 1 und 2 mit sinnfällig ausgewählten Vorgaben aus den anderen FG - Empfehlung COSPAS-SARSAT EPIRB mit GNSS als Ersatz für INMARSAT (4.3) 	
<ul style="list-style-type: none"> - Zweiter SART ab zwei Überlebensfahrzeugen anstatt ab 30 Pers. (4.1) 	<ul style="list-style-type: none"> - Satelliten-EPIRB bei FG 1 und 3 (bis 12 Pers.) erst außerhalb 12 sm (4.1) - Kein NAVTEX bei FG 1 und 3 (4.1) - Kein NAVTEX auf Ems, Weser, Elbe wenn Warnnachrichten über Revierfunk (4.1) - Gerätezulassung 96/98/EG (☼“Steuerrad“) erst für Seegebiete A3 und A4 (4.2) - Bestandschutzregelung für vorhandene Funkanlagen (4.5) - Befreiungsregelung Grenzwellenanlage im Seegebiet A 2 von Mai bis September, für Fahrzeuggruppe 1 bis 4 (6.1)
Anlage 4 – Brandschutz -	
<ul style="list-style-type: none"> - Präzisierung der Zulassungsnorm für Werkstoffe: 96/98 EU Anhang A (1.3) - Einbindung der FG 1 und 2 mit sinnfällig 	<ul style="list-style-type: none"> - Als Experte bei der Planung zu Nachbauten ist alternativ zu einem Mitarbeiter einer Schiffssicherheitsbehörde oder

<ul style="list-style-type: none"> – ausgewählten Vorgaben aus den anderen FG – Lichte Weite Notausstiege möglichst 600 x 600 mm für alle FG (5.1.2) – Festschreibung des Stichtages 15. April 2000 bei Reparaturen und Umbauten (6.1) – Vorhänge und Gardinen sind möglichst zu vermeiden (6.14) – Bereich um Kochstellen feuersicher (6.15) – Mannschutzbrause bei Strahlrohr (10.4.2) – Aktualisierung der Zulassungsnorm für Feuerlöscher: 96/98 EU Anhang A – Feuerfeste Leine auch bei Brandschutzmindestausrüstung (13.2) – Ausreichend geeignete Personen je Brandschutzrüstung an Bord (15.8.1) 	<ul style="list-style-type: none"> Klassifikationsgesellschaft auch ein Sachverständiger für Traditionsschiffe wählbar (1.5) – Masch. Raum Isolierung bzw. Schutzanstrich nicht nötig auf Außenhaut (2.2.1) – Geeignete Löschanlage als Alternative zu Isolierung bzw. Schutzanstrich möglich (2.2.1.1) – Schwerentflammbare Decksbeläge in Kontrollstationen, Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen nur wenn sich darunter begehbare Räume befinden (6.2) – Wegfall der Zulassungsbestimmung für schwer entflammbare Werkstoffe bei Textilien (6.14) – Pressluftatmer erst bei über 30 Personen (13.2) – Dritter Pressluftatmer erst ab 80 Pers., anstatt ab 50 m Rumpflänge (13.2)
Anlage 5 - Schiffsabwasser und Schiffsmüll -	
<ul style="list-style-type: none"> – Einbindung der FG 1 und 2 mit den gleichen Vorgaben wie für FG 3, 4, und 5 	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazität Abwassertank flexibler geregelt (2.2.1) – Art der Abgabekupplung nach Bedarf (2.2.3)
Anlage 6 - Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle -	
<ul style="list-style-type: none"> – Einbindung der FG 1 und 2 mit den gleichen Vorgaben wie für FG 3, 4, und 5 	
Anlage 7 – Seetüchtigkeit und Stabilität -	
<ul style="list-style-type: none"> – Einbindung der FG 1 und 2 mit den gleichen Vorgaben wie für FG 3, 4, und 5 – Dokumentation Freibord (1.2) – Funktionstüchtiger Zustand Seeverschlüsse, Schraubenwellendurchführung, Ruderanlage, Lenzeinrichtung (1.5) – Regelmäßiges Kalfatern Holzschiffe (1.7) – Sachverständigenbericht über Trockenstellung (Wellenspiel, Ruderfunktion, Schiffskörper) (1.7) – Ordnungsgemäßer Zustand Takelage (1.8) – Erstellung Stabilitätsunterlagen (2.) 	
Anlage 8 – DOC - (Neu erstellt, nur FG 2,4, 5)	
<ul style="list-style-type: none"> – Errichtung Betriebssicherheitssystem (1.) – Qualifikationen für 1. Hilfe (2.) – Sicherheitsausbildung auch bei < 24 m (3.) 	
Anlage 9 - Bestimmung und Nachweis der Fahrzeuglänge - (neu erstellt, alle FG)	
<ul style="list-style-type: none"> – Einführung DIN ISO 8666 bis < 24 m Vermessungslänge (3.1) – grundsätzlich amtlicher Nachweis (BSH): – ≤15 m Rumpflänge → Amtliches Flaggenzertifikat, – > 15 m Rumpflänge bis < 24 m Vermessungslänge → Einfacher Schiffsmessbrief – ≥24 m Vermessungslänge → Internationaler Schiffsmessbrief (3.) 	<ul style="list-style-type: none"> – Einführung Internationale Vermessungslänge ab 24 m (3.2)
Anlage 10 - Registrierung Personen an Bord - (Nur FG 2,4, 5)	
Neu für FG 2	Registrierung nur bei Überschreiten der Seegrenze (1.)
Anlage 11 – Zwischenprüfung - (Neu erstellt, alle FG)	
<ul style="list-style-type: none"> – Einbindung der FG 1 und 2 mit sinnfällig ausgewählten Vorgaben aus den anderen FG 	
<ul style="list-style-type: none"> – Bestimmung zur Trockenstellung (1.2) – Kontrolle Rumpffestigkeit, Verschlusszustand, Stabilitätsbeeinflussende Umbauten oder Gewichtsveränderungen (5.) – Zwischen-Audit bei vorhandenem Betriebssicherheitssystem (6.) 	
Anlage 12 - Muster Schiffssicherheitszeugnis -	
Aktualisiert	
Anlage 13 – Muster Document of Compliance -	
Neu aufgenommen	

Anhang 1 - Übersicht Vorschriften für an Bord befindliche Anlagen -
Aktualisiert
Anhang 2 - Auszug aus der Sportseeschifferscheinverordnung -
Aktualisiert
Anhang 3 - Merkblatt Stabilität der GSHW -
Neu aufgenommen
Anhang 4 - Auszug Fahrtbereiche -
Neu aufgenommen

Die Änderungen im Einzelnen mit Erläuterungen:

Bereich Richtlinien text:

Folgender neuer Abschnitt erscheint in der **Präambel** zur Richtlinie:

„Die Bundesregierung erkennt, dass die deutsche Traditionsschiffahrt wichtige soziale und kulturelle Funktionen erfüllt. Es liegt im Interesse der Bundesregierung, dass die historische Entwicklung der Seeschiffahrt, das maritime Erbe und traditionelle Seemannschaft, welche durch die deutschen Traditionsschiffe verkörpert werden, erhalten bleiben und einer breiten Öffentlichkeit durch Präsentation der Schiffe in den Häfen und in Fahrt, zugänglich und erlebbar gemacht werden. Zur Erfüllung dieser Ziele und zur Gewährleistung einer sicheren Traditionsschiffahrt hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung folgende Richtlinie erlassen.“

Der Abschnitt „Verantwortung und Selbstkontrolle“ wurde in **Grundsatz** umbenannt und enthält diese neuen Passagen:

„Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, ist verpflichtet, für dessen sicheren Betrieb und insbesondere dafür zu sorgen, dass es samt seinem Zubehör in betriebs sicherem Zustand gehalten und sicher geführt wird und dass die notwendigen Vorkehrungen zum Schutze Dritter und der Meeresumwelt vor Gefahren aus dem Betrieb getroffen werden.

Der Betreiber hat das Schiff nach Anzahl, Qualifikation und Eignung der Besatzungsmitglieder so zu besetzen, dass
die Schiffssicherheit,
der sichere Wachdienst,
die Einhaltung der anwendbaren Vorschriften des Arbeitsschutzes und des maritimen Umweltschutzes,
die Erhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit an Bord sowie
die sprachliche Verständigung der Besatzung untereinander
gewährleistet sind. Bei der Besetzung des Schiffes sind die betrieblichen Voraussetzungen, insbesondere der Schiffstyp, der Automationsstand, die Ausrüstung, das Einsatzgebiet und die Hafenfolge zu berücksichtigen.

Die Besetzung der Traditionsschiffe nach Anzahl, Qualifikation und Eignung der Besatzungsmitglieder erfolgt nach den Vorschriften der Sportseeschifferscheinverordnung.“

Bei den **Begriffsbestimmungen** findet sich nun folgendes:

Die neue **Definition** des Begriffs „Traditionsschiff“ lautet:

„Traditionsschiffe im Sinne dieser Richtlinie sind historische Wasserfahrzeuge oder deren Nachbauten bis zu einer Rumpflänge von 55 Metern, an deren Erhaltung und Präsentation in Fahrt ein öffentliches, insbesondere kulturelles Interesse besteht, deren Restaurierung und Betrieb entsprechend den Regeln und Fertigkeiten traditioneller Seemannschaft der Pflege des maritimen Erbes dient und deren Anerkennung als Traditionsschiff die Erwirtschaftung von Deckungsbeiträgen ausschließlich für die mit der Erhaltung und dem Betrieb verbundenen Kosten gestattet.“

Ergänzend wurde noch diese Erweiterung zu speziellen Formen von Nach- und Umbauten hinzugefügt:

„Als Traditionsschiffe im Sinne dieser Richtlinie gelten auch Nachbauten historischer Wasserfahrzeuge, sowie konstruktive Umwidmungen ehemaliger Berufsschiffe ohne individualgeschichtlichen Hintergrund, wenn der sich ergebende Gestaltungsspielraum nachweislich im Sinne der Darstellung klassischer Fahrzeugtypen genutzt wurde und sie den traditionellen Bootsbau in seiner Ästhetik und handwerklichen Vollkommenheit dokumentieren, sofern die Voraussetzungen der Ziffer 3.1.1 (Hauptdefinition „Traditionsschiff“) im übrigen erfüllt sind.“

Auch **Sail Training Schiffe** sind in der Richtlinie mit einbezogen:

„Als Traditionsschiffe im Sinne dieser Richtlinie gelten auch überwiegend von Segeln angetriebene Schiffe, welche die Voraussetzungen nach Ziffer 3.1.1 (Definition Traditionsschiff) nur deshalb nicht erfüllen, weil sie keine historischen Wasserfahrzeuge sind, wenn sie von der Kommission nach Ziffer 4 der Richtlinie als Segelschulungsschiff (Sail-Training-Schiff) anerkannt werden.“

Nachfolgend erscheint noch dieser, die Gewerblichkeit ausdrücklich ausschließende Passus, in den Begriffsbestimmungen:

„Der Betreiber muss die Gewähr für einen ausschließlich richtlinienkonformen Schiffsbetrieb bieten, in dieser Hinsicht zuverlässig sein und die in Ziffer 3.1.1 (Hauptdefinition „Traditionsschiff“) genannten Ziele ohne kommerzielle Interessen verfolgen.“

Die Konkretisierung der Anforderungen für die Fahrzeuge unter 15 m hat eine neue Einteilung der **Fahrzeuggruppen** (FG) mit sich gebracht:

Bisher	-	-	A	B	C
Neu	1	2	3	4	5
Länge	Bis 15 m	Bis 15 m	Bis 55 m	Bis 55 m	Bis 55 m
Personen	Bis 12 Pers.	Bis 25 Pers.	Bis 12 Pers.	Bis 50 Pers.	Bis 80 Pers.

Dies zur Einbindung der **Registerkommission** in die Richtlinie:

„Die GSHW setzt eine Kommission zur Feststellung der Eignung von Wasserfahrzeugen als Traditionsschiffe ein (Registerkommission). Die Kommission gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Genehmigung des BMVBS bedarf.

Die Kommission besteht aus 5 Mitgliedern, die auf Vorschlag der GSHW und der SeeBG vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ernannt werden.

Der Antragsteller muss der Kommission nachweisen,

dass das Schiff die Voraussetzungen für die Anerkennung als Traditionsschiff nach Ziffer 3.1. erfüllt und dass der Betrieb den in Ziffer 3.1 formulierten Anforderungen an ein Traditionsschiff entspricht (Betriebskonzept).

Die Kommission prüft den Antrag unter Anwendung der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genehmigten Kriterien für die Bewertung von Schiffen als Traditionsschiffe und übermittelt der zuständigen zeugniserteilenden Stelle nach Ziffer 5.4 (GSHW) oder 5.5 (SeeBG9), zusammen mit den bei ihr eingereichten Unterlagen schriftlich ihre befürwortende oder ablehnende Stellungnahme.

Die Registerkommission soll die dauerhafte Einhaltung der Voraussetzungen für den Status „Traditionsschiff“ überwachen:

„Die Registerkommission hat das Recht, die Einhaltung der Voraussetzungen nach Ziffer 3.1. zu überwachen. Im Rahmen ihrer Aufgaben haben die Mitglieder der Registerkommission die Befugnisse nach § 8 Abs. 1 S. 1 SeeAufgG. § 8 Abs. 2 SeeAufgG gilt entsprechend. Stellt die Kommission fest, dass die Voraussetzungen nicht mehr vorliegen, informiert sie darüber unverzüglich die zeugniserteilende Stelle. Das Recht der See-Berufsgenossenschaft jederzeit eigene Feststellungen zu treffen, bleibt unberührt.“

Die **GSHW** wird für die **Ausstellung der Sicherheitszeugnisse** für die neuen **Fahrzeuggruppen 1 und 2** beliehen. Das Verfahren für die anderen Fahrzeuggruppen bleibt, vom Prinzip, her wie früher bestehen. Für die Gruppen 1 und 2 wird es analog wie folgt angewendet:

„Die **GSHW** erteilt nach § 9 Abs. 3a SchSV ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe der Fahrzeuggruppen 1 und 2, wenn

eine befürwortende Stellungnahme nach Ziffer 4.4 (Registerkommission) vorliegt,

der Antragsteller ein Gutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für das Sachgebiet „Traditionsschiffe“ vorlegt, das aufgrund einer Besichtigung erstellt wurde, die bei Antragstellung nicht länger als drei Monate zurückliegt und in welcher bescheinigt wird, dass die geltenden Vorschriften nach dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anlagen und die zu beachtenden Schiffssicherheitsnormen erfüllt sind und

die **GSHW** aufgrund eigener Nachprüfungen zu dem Ergebnis kommt, dass der nach Ziffer 5.4.2 (Gutachten des Sachverständigen) bescheinigte Nachweis erbracht ist.

Hat die **GSHW** triftige Gründe für die Annahme, dass die dem Gutachten nach Ziffer 5.4.2 zugrunde liegenden Feststellungen nicht den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, kann sie für die Erteilung des Schiffssicherheitszeugnisses weitere Nachweise zur Erfüllung der entsprechenden Anforderungen verlangen und eigene Feststellungen treffen oder Besichtigungen durchführen.

Hat die **GSHW** triftige Gründe für die Annahme, dass die Voraussetzungen für die Erteilung eines Schiffssicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe nach dessen Erteilung nicht mehr vorliegen, kann sie jederzeit eigene Feststellungen treffen und Besichtigungen durchführen. Kommt die **GSHW** zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Erteilung des Schiffssicherheitszeugnisses nicht mehr vorliegen, ist dieses zu entziehen.“

Für alle Antragsverfahren zum Sicherheitszeugnis gibt es folgende Neuerung:

„Das mit dem Antrag einzureichende Betriebskonzept erhält einen Genehmigungsvermerk der zeugniserteilenden Stelle. Das Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe ist nur zusammen mit einem genehmigten Betriebskonzept gültig.“

Kostenerhebung:

Mit Inkrafttreten der Richtlinie soll auch die bestehende „Kostenverordnung für Amtshandlungen der SeeBG vom 21. Dezember 2001“ in einer neuen Fassung vorliegen. Die darin enthaltenen Vorgaben zu Traditionsschiffen werden dann auch für die GSHW für deren Tätigkeiten zur Zeugnisausstellung bindend sein.

Datenerfassung:

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wird ein „Verzeichnis aller für Traditionsschiffe ausgestellten Sicherheitszeugnisse“ führen.

Bereich der Anlagen:

Anlage 1 - Fahrtgebiete und Beschränkungen auf Fahrtbereiche –

8. Die früher in der Anlage 1 (Sicherheitsausrüstung) der Richtlinie definierten **Fahrtgebiete** sind um die Begriffe „Küstengewässer“, „Fahrtbereiche“ und „Fahrten im eingeschränkten Seebetrieb“ erweitert worden. Dies erleichtert es, bei Bedarf Einzelfallregelungen festzulegen. Weiter wurde die Möglichkeit von „Ausnahmegenehmigungen“ bei höchstens 5 Maritimen Ereignissen und die von „Zusätzlichen Genehmigungen für Tagesfahrten mit mehr Personen an Bord als nach dem Sicherheitszeugnis für den uneingeschränkten Seebetrieb innerhalb der Fahrzeuggruppe zugelassen sind“ in der neuen Richtlinie fixiert (Neue Anlage 1).

Anlage 2 – Sicherheitsausrüstung - (früher Anlage 1):

Neu für alle Fahrzeuggruppen ist hier:

„Zusätzlich Reserverettungswesten für mindestens 5 v.H. aller an Bord befindlichen Personen“, und: „In den Wintermonaten ist für jede Person, die in einem Überlebensfahrzeug untergebracht werden soll und für die kein Überlebens- oder Wetterschutzanzug zur Verfügung steht, ein Wärmeschutzhilfsmittel (z.B. beschichtete Rettungsfolien wie für PKW) mitzuführen“.

Des Weiteren ist nun „Eine geeignete Einrichtung, zum horizontalen Bergen von Personen aus dem Wasser“ vorgeschrieben.

In Punkt 8 – **Navigationsausrüstung** – wurden die Funknavigationsanlagen wie folgt gefasst: „Ein Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem oder ein terrestrisches Funknavigationssystem, oder eine andere Vorrichtung, die während der beabsichtigten Reise jederzeit dazu benutzt werden kann, die Position des Schiffes selbsttätig zu bestimmen und zu aktualisieren. In der weltweiten Fahrt müssen diese Geräte den technischen Zulassungsanforderungen des BSH entsprechen.“

Neu aufgenommen wurde hier ein „Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS) - Fahrzeuge der Fahrzeuggruppen 2, 4 und 5 müssen spätestens am 01. Juli 2008 mit einem automatischen Schiffsidentifikationssystem, vorzugsweise der Klasse B, wahlweise der Klasse A nach den Zulassungsanforderungen des BSH ausgerüstet sein.“

Bei den Seekarten wurde ergänzt: „Es können auch Sportbootkarten verwendet werden, sofern diese amtlich herausgegeben sind.“

Die Punkte unter 9 - **Sonstige Sicherheitsausrüstung** - wurden neu sortiert und teilweise präzisiert. Letzteres bei Lenzeinrichtungen:

Lenzpumpe mit „ausreichender Förderleistung“

„Bilgenalarm“

„Eine zusätzliche Lenzeinrichtung (Notlenzpumpe)“, bei Fahrzeugen der Gruppe 2, 3 und 4 genügt eine ausreichende handbedienbare Lenzeinrichtung

„Lenzkörbe müssen erreichbar und mit Rückschlagventilen versehen sein“

und bei Ankereinrichtungen:

„funktionstüchtiges Ankergeschirr“

Anker und Ketten „müssen ausreichend bemessen sein“

„es müssen geeignete“ Trossen und eine Schleppleine „an Bord sein“

Auf die neue **Fahrzeuggruppe 1** werden die gleichen Vorschriften wie jene der FG 3 (früher FG A) angewandt. Lediglich, das anstatt zwei nur ein Rettungsring (dieser aber mit selbstzündendem Licht) gefordert ist, und die Bestimmung zur Rettungsboje „Die Stange kann

für eine bessere Halterung eingefahren werden oder die Rettungsboje durch eine geeignete und gleichwertige Maßnahme ersetzt werden“ stellt hier eine Erleichterung gegenüber FG 3 dar.

Für die neue **Fahrzeuggruppe 2** kommen bis auf das gleiche Detail zur Rettungsboje wie bei FG 1 die Vorschriften der Fahrzeuggruppe 4(früher FG B) in der neuen Fassung zur Anwendung. Hier ist also auch das ausreichend motorisierte Boot obligatorisch, es sei denn, es ist folgender Fall gegeben: „**Bei ausreichender Manövrierfähigkeit des Fahrzeuges kann auf dieses Boot verzichtet werden“**.

Für **Fahrzeuggruppe 4**, gilt zukünftig für das motorisierte Boot dasselbe wie bei FG 2, mit der Einschränkung: „**Auf dieses Boot kann jedoch nicht verzichtet werden, wenn wegen des zu überwindenden Höhenunterschiedes zwischen der Wasseroberfläche und der Oberkante Schanzkleid oder Seereling, eine über Bord gefallene Person nicht schnell genug, in geeigneter Weise aus dem Wasser geborgen werden kann.**“

Bei **Fahrzeuggruppe 5**(früher FG C) können die früher bei zwei Rettungsringen geforderten selbsttätigen Rauchsignale nun wahlweise mit selbstzündenden Lichtern ersetzt werden.

Anlage 3 - Funkausrüstung – (früher innerhalb Anlage 2)

Die Vorschriften zur Funkausrüstung sind hier in einer eigenen Anlage neu zusammengefasst und übersichtlicher strukturiert worden.

Neuerungen sind hier, dass bei der Anforderung einer **Satelliten-EPIRB** wegen des Wegfalls der INMARSAT-Geräte zukünftig die Verwendung des COSPAS-SARSAT-Systems mit GNSS-Empfänger (Global Navigation Satellite System = „**Seenotfunkboje mit integriertem Empfänger eines Satellitennavigations-Systems zur Übermittlung einer Seenotposition unter aktiver Positionsangabe an geostationäre Satelliten**“) empfohlen wird.

Die Ausnahmeregelung „**Schiffe, die nur in den Monaten Mai bis September und nur zeitweilig im Rahmen einer Reise über das Seegebiet A1 hinaus im Seegebiet A2 eingesetzt werden, sind von der Ausrüstungspflicht mit einer GW-DSC-Funkanlage befreit**“ gilt nicht mehr nur für FG 4(alt B) sondern jetzt für FG 1, 2, 3 und 4.

Die Notstromquelle bei FG 1 und 3 muss mindestens 1 Stunde bei FG 2, 4 und 5 wie gehabt mindestens 3 Stunden vorhalten.

Die Ausrüstungspflicht mit einem zweiten **SART** (Search And Rescue Radar Transponder) für die FG 2, 4, und 5 richtet sich zukünftig nicht mehr nach der Personenzahl (30), sondern nur noch danach, ob mehr als ein Überlebensfahrzeug mitgeführt wird.

Die FG 1 und 3 müssen nur „**bei Fahrten mit einer Entfernung von mehr als 12 sm von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser**“ mit einer Satelliten EPIRB ausgerüstet sein.

NAVTEX (Navigational Warnings by Telex) ist **nicht obligatorisch** bei FG 1 und 3 und auf den Flüssen Ems, Elbe und Weser, wenn die Warnungen auch über die Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen empfangen werden können.

Zur Übersicht hier die tabellarische Übersicht zu den geforderten Funkanlagen:

Ausrüstung für die Fahrzeuggruppen (FzGr.)	A1	A2	A3	A4
UKW-Sprechfunk mit DSC und Wachempfänger	alle	alle	alle	alle
GW-Sprechfunk mit DSC und Wachempfänger	-	alle	-	-
GW/KW-Sprechfunk mit DSC, Wachempfänger und NBDP	-	-	alle (alternativ INMARSAT SES A, B, oder C und GW-Anlage)	alle
UKW Handsprechfunkgeräte 1 Gerät 2 Geräte 3 Geräte ¹⁾	FzGr. 1, 3 FzGr. 2, 4, 5 FzGr. 4, 5	FzGr. 1, 3 FzGr. 2, 4, 5 FzGr. 4, 5	FzGr. 1, 3 FzGr. 2, 4, 5 FzGr. 4, 5	FzGr. 1, 3 FzGr. 2, 4, 5 FzGr. 4, 5
SART 1 Gerät 2 Geräte ²⁾	FzGr. 2, 3, 4, 5 FzGr. 2, 4, 5	alle FzGr. 2, 4, 5	alle FzGr. 2, 4, 5	alle FzGr. 2, 4, 5
SAT-EPIRB	FzGr. 1 ³⁾ , 3 ³⁾ , 2, 4, 5	Alle	Alle	Alle
NAVTEX	FzGr. 2 ⁴⁾ , 4 ⁴⁾ , 5 ⁴⁾	FzGr. 2, 4, 5	FzGr. 2, 4, 5	FzGr. 2, 4, 5

¹⁾ nur auf Fahrzeugen mit mehr als 30 Personen an Bord, die mehr als zwei Überlebensfahrzeuge mitführen

²⁾ nur auf Fahrzeugen, die mehr als ein Überlebensfahrzeug mitführen

³⁾ bei Fahrten mit einer Entfernung von mehr als 12 sm von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser

⁴⁾ nicht auf Fahrzeugen, die auf den Flüssen Ems, Elbe oder Weser verkehren und Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt über die Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung empfangen“

Zum **Qualitätsstandard** der Funkanlagen gibt es folgende neue Bestimmungen:

„Die Funkausrüstung muss zugelassen sein:

– In den Seegebieten A1 und A2: nach §6(4) SchSV, das heißt eine Zulassung nach EU-Richtlinie 96/98/EG (sogenannte „Steuerrad“ - Zulassung),

oder

– nach §8 SchSV, das heißt für die Sportschifffahrt zugelassene Geräte wie z.B. DSC Class D

– In den Seegebieten A3 und A4: nach §6(4) SchSV, das heißt Zulassung nach EU-Richtlinie 96/98/EG.“

Und es wurde eine Bestandschutzregelung getroffen:

„Funkanlagen, die vor in Kraft treten dieser Richtlinie bereits eingebaut waren, gelten weiterhin als Richtlinienkonform. Jedoch müssen spätestens bei einem Austausch bzw. Neueinbau dieser Ausrüstungsgegenstände die neuen Anforderungen berücksichtigt werden.“

Anlage 4 - Brandschutz (früher Anlage 2)

In den allgemeinen Hinweisen zu dieser Anlage wurden folgende Punkte präzisiert:

Unter Punkt 1.3, zur Eignung von Baustoffen: **„Eine Eignung ist auf jeden Fall dann gegeben, wenn eine gültige Zulassung gemäß der Richtlinie 96/98/EU Anhang A in der jeweils geltenden Fassung vorhanden ist.“**

Unter Punkt 1.5, zur Anwendung von Klassifikationsvorschriften für Handelsschiffe bei Nachbauten wurde neben Mitarbeitern von Schiffsicherheitsbehörden oder Klassifikationsgesellschaften auch ein **„öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für das Sachgebiet „Traditionsschiffe“** als möglicher Experte für die Planungsberatung mit aufgenommen.

Um die neuen **Fahrzeuggruppen 1 und 2** in die Anlage einzubinden, wurden in sinnfälliger Weise Elemente aus den bisherigen Vorschriften der Fahrzeuggruppe A (für die neue Gruppe 1) und B (für die neue Gruppe 2) herangezogen. Sinnfällig heißt, dass Ausführungen zu Themen wie „Hilfsmaschinenräume, Treppenhäuser, Raucherräume, Kontrollstationen, (umfangreiche) Lüftungssysteme, Räume für die Lagerung entzündlicher Flüssigkeiten, fest eingebaute Feuerlöschleitungen, diverse Notausstiege, zentraler Sammelplatz u.ä., wegen der nicht zutreffenden Platzverhältnisse auf diesen Fahrzeugen herausgefiltert wurden.

Für die **Fahrzeuggruppen 3, 4 und 5** (früher A,B und C) wurden folgende Veränderungen erarbeitet:

„In Hauptmaschinenräumen sind Decks und Decken, Quer- und Längsschotte wenn sie aus brennbaren Werkstoffen bestehen so zu isolieren und zu schützen, dass im Brandfall mindestens die Schutzwirkung eines schaum-schichtbildenden Anstrichs erreicht wird.“ Von der entsprechenden Behandlung der **Außenhaut** kann in solchen Fällen also zukünftig abgesehen werden. Außerdem kann nunmehr **„anstelle der o. g. Schutzmassnahmen auch eine geeignete Feuerlöschanlage vorgesehen sein.“** Dasselbe gilt für Hilfsmaschinenräume.

„Die lichte Weite der Schachtausgänge, kleinen Luken und Notausstiege soll möglichst 600 x 600 mm, sie muss jedoch mindestens 400 x 400 mm betragen.“ Die Forderung „möglichst 600 x 600 mm“ gilt in der bisherigen Richtlinie erst ab Fahrzeuggruppe B. In Zukunft ist sie für alle Fahrzeuggruppen zu beachten.

Unter Punkt 6: **„Bauliche Einzelheiten und beschränkte Verwendung von brennbaren Werkstoffen“**, wird der allgemeine Satzanfang **„Bei Reparaturen und Umbauten...“** mit dem Datum **„... nach dem 15. April 2000 ...“** präzisiert. In der Praxis wird bereits seit besagtem Datum danach verfahren, weil damals im „Leitfaden für die praktische Anwendung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe“ bereits dieser **Stichtag** fixiert wurde.

Ebenfalls neu im Hauptpunkt 6 ist, dass nur dann **„nur schwerentflammbar und zugelassene unterste Decksbeläge in den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen sowie Kontrollstationen eingebaut werden...“** müssen, **„wenn sich unter diesen Räumen andere begehbare Räume, Maschinen- oder Hilfsmaschinenräume befinden.“**

Weiter ist Punkt 6.14 neu gefasst worden: **„Vorhänge, Gardinen und sonstige hängende Textilien sollen möglichst vermieden werden. Sind sie dennoch vorhanden, müssen sie mindestens aus schwerentflammbarem Werkstoff bestehen.“** (Die Zulassungsbestimmung zum Werkstoff wurde hier fallengelassen).

Punkt 6.15 ist hinzugekommen: **„Der Bereich um und über Kochstellen muss feuersicher ausgeführt sein.“**

Im Bereich „Feuerlöschschläuche und **Strahlrohre**“ (10.4) wird beim Strahlrohr die „...**Mannschutzbrause**...“ obligatorisch.

Die einzuhaltende Norm für Feuerlöscher ist jetzt: „**96/98 EU Anhang 1**“

Die **Brandschutzmindestausrüstung** (13.2) für FG 1, 2, 3 und 4 wird generell um „**eine feuerfeste Rettungsleine**“ ergänzt. **Pressluftatmer** müssen in Zukunft erst ab über 30 Schlafplätzen an Bord mitgeführt werden. Bis 80 Personen an Bord und neuerdings bis 55m Rumpflänge genügen dann 2 entsprechende Ausrüstungen. Ab mehr als 80 Personen an Bord sind wie gehabt 3 Ausrüstungen erforderlich.

Ebenfalls auf Pressluftatmer bezieht sich der neu aufgenommene Passus in 15.8.1: „**Sind an Bord Brandschutzausrüstungen mit Pressluftatmern mitzuführen, müssen dafür ausreichend ausgebildete und geeignete Personen vorgehalten werden.**“

Anlage 5 - Behandlung von Schiffsabwasser und Schiffsmüll (früher Anlage 3)

Zukünftig gilt hier folgende neue Bestimmung zum Abwassersammeltank:

„**Schiffe aller Fahrzeuggruppen müssen mit Abwassersammeltanks ausgerüstet sein, deren Volumen der Kapazität zwischen zwei Abgabeterminen, mindestens aber der von zwei Tagen beträgt.**“

Das Tankvolumen soll sich dabei wie bisher an der vorhandenen Formel orientieren.

Die Alternative zur Abgabekupplung nach Anlage IV Regel 11 des MARPOL-Übereinkommens ist zukünftig nicht mehr vorbestimmt, sondern soll nach bester Eignung gewählt werden.

Folgender Hinweis zur 2. Ostseeschutzänderungsverordnung wurde aufgenommen:

„**Ausnahmen zu Einleitungs- und Ausrüstungsbestimmungen sind im Artikel 4 der 2. Ostseeschutz-Änderungsverordnung vom 15. Dezember 2004 geregelt und betreffen u.a. Traditionsschiffe, die vor dem 1. Januar 1980 gebaut wurden.**“

Sonst keine Änderungen.

Anlage 6 - Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle (früher Anlage 5)

Die Anlage besteht in unveränderter Form weiter und gilt nun auch für die neuen Fahrzeuggruppen 1 und 2.

Anlage 7 - Seetüchtigkeit und Stabilität (früher Anlage 4)

Im Bereich **Seetüchtigkeit** sind folgende Passagen in die Anlage aufgenommen worden:

„**Der Freibord ist zu dokumentieren.**“, ...

„**Seeverschlüsse, Schraubenwellendurchführungen, Ruderanlagen sowie Lenzeinrichtungen müssen sich in funktionstüchtigem Zustand befinden.**“, ...

„**Holzschiffe sind regelmäßig fachgerecht zu kalbfatern.**“,

„**Vor der erstmaligen Zeugniserteilung ist das Schiff auf dem Trockenen zu besichtigen. Eine Besichtigung auf dem Trockenen muss mindestens alle fünf Jahre stattfinden. Über das Ergebnis der Besichtigung ist ein Bericht anzufertigen. Der Bericht soll wenigstens Angaben zum Wellenspiel, der Ruderfunktion und Ruderlose und eine Aussage darüber enthalten, dass der Schiffskörper den Anforderungen genügt.**“ ...

„**Die Takelage wie Masten, Spieren, stehendes und laufendes Gut müssen sich in ordnungsgemäßen Zustand befinden.**“ ...

„Mit der Vorlage eines gültigen Klassezeugnisses einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft sind die Anforderungen der Ziffern 2 bis 8 erfüllt.“

Es ist deutlich, dass hier im Wesentlichen die bereits gängige Praxis schriftlich niedergelegt wird.

Zur Stabilität wird einleitend folgendes gesagt:

„Der Schiffsführer ist vom Eigner oder Betreiber des Traditionsschiffes mit zuverlässigen, von der SeeBG genehmigten Unterlagen zur Stabilität des Fahrzeugs auszustatten. Je nach der Bauform des Traditionsschiffes sind die Unterlagen nach einem der im Folgenden beschriebenen zwei Verfahren zu erstellen.

Für beide Verfahren gilt:

Die für die Berechnung der Stabilität erforderlichen Unterlagen müssen durch eine in Stabilitätsfragen sachkundige Person erstellt werden. Der Sachkundige führt die Versuche aus und erstellt die notwendigen Dokumentationen. Der Sachkundige kann unter seiner Verantwortung einzelne Arbeitsschritte dritten Personen übertragen. Durch die Unterschrift des Sachkundigen wird die Richtigkeit der Dokumentationen und die Einhaltung der Bedingungen bestätigt.“

Zum Beispiel könnte also eine erforderliche Schiffsaufmessung auf Anleitung und Kontrolle des Sachkundigen vom Schiffsbetreiber selbst durchgeführt werden.

(Es gibt aktuelle Bemühungen eines Büros ein praxisnahes Standardverfahren zur Aufmessung von Traditionsschiffen zu erstellen.)

„Sachkundigkeit“ setzt hier keine bestimmten Qualifikationsnachweise voraus. Es kommt darauf an, dass die Durchführung und Dokumentation des ganzen Verfahrens und die dazugehörigen Berechnungen der Überprüfung durch die SeeBG, bzw. der GSHW standhalten.

Siehe hierzu die weiteren Ausführungen in der Anlage 7:

„Ein unabhängiger sachkundiger Besichtiger beobachtet im Auftrag der zeugniserteilenden Stelle die Einhaltung der Bedingungen für die Durchführung des Versuches.

Die SeeBG prüft und genehmigt den Auswertungsbericht und die Stabilitätsunterlagen für alle Fahrzeuggruppen. Die GSHW prüft und genehmigt die die Stabilität betreffenden Kapitänsanweisungen.“

Es wird dann dieser Hinweis zur guten Seemannschaft als wichtiges Element zur Stabilitätssicherung gegeben:

„Fahrzeuge können trotz Einhaltung der hier gegebenen Stabilitätskriterien unter ungünstigen Umständen stabilitätsgefährdet sein. Gute Seemannschaft ist deshalb unerlässliche Voraussetzung für ein stabilitätssicheres Schiff.“

Die oben genannten beiden Verfahren werden im Einzelnen wie folgt beschrieben.

Das erste:

„Durchführung eines kombinierten Rollzeit- und Krängungsversuchs bei voller Ausrüstung mit Auswertung und Stabilitätsberechnung auf der Basis der dadurch ermittelten Anfangsstabilität

Dieses Verfahren ist nur dann anwendbar, wenn gesicherte Rollzeitbeiwerte für die Schiffform des Traditionsschiffes, wie zum Beispiel der deutschen Kutterrumpfform, vorliegen und das Traditionsschiff nicht länger als 24 ⁽¹⁾ Meter ist. Ergeben sich aus der Auswertung des kombinierten Versuchs unzureichende oder nur knappe Stabilitätswerte, ist ein vollständiger Stabilitätsnachweis entsprechend dem Verfahren nach Ziffer 2.2 zu führen.

¹ Anmerkung: Gesicherte Rollzeitwerte liegen bislang nur für Fahrzeuge mit der deutschen Kutterrumpfform bis 18 Meter Rumpflänge vor.

Die Auswertung des kombinierten Rollzeit- und Krängungsversuchs erfolgt mit Hilfe der für den Schiffstyp und den Beladungszustand verfügbaren Rollzeitbeiwerte. Das Schiffsgewicht und die Anfangsstabilität sind für das voll ausgerüstete Schiff zu ermitteln.“

Und das zweite:

„Vollständiger Stabilitätsnachweis

Verfahren für Traditionsschiffe, auf die das Verfahren nach Ziffer 2.1 nicht anwendbar ist.

Durchführung eines Krängungsversuchs in Anlehnung an IMO Resolution A.749 (18) Anhang 1.

Auswertung des Krängungsversuchs mit Hilfe der tabellarischen Formkurvenwerte und Pantokarenen.

Berechnung typischer Betriebszustände und Beladungsfälle auf der Basis der im Krängungsversuch ermittelten Leerschiffsdaten. Dabei sind die Anfangsstabilität und die Neigungsstabilität zu berechnen. Ein Abgleich der auftretenden Krängungsmomente mit den aufrichtenden Momenten (Hebelarmwerten) ist vorzunehmen. Ausreichende Stabilität in aktuellen Betriebszuständen und Beladungsfällen ist jeweils nachzuweisen.“

Die jeweils anzulegenden **Mindestkriterien** zur Beurteilung der Stabilität sind ebenfalls in der Anlage 7 niedergelegt und soweit möglich auf die Erfordernisse von Traditionsschiffen zugeschnitten (z.B. Unterscheidung Segel- und Motorfahrzeuge, Stabilitätsumfang, u.a.):
„Segelfahrzeuge

- Die metazentrische Anfangshöhe muss im ungünstigsten Beladungsfall mindestens 0,60 m betragen.
- Der Hebelarm des aufrichtenden Momentes muss im Maximum der Hebelarmkurve, für den ungünstigsten Beladungsfall mindestens 0,30 m betragen.
- Der statische Krängungswinkel unter Segeln darf 20° nicht überschreiten. Falls bei einem geringeren Winkel Seite Deck zu Wasser geht, darf dieser Winkel nicht überschritten werden.

Für jedes Schiff ist ein Plan der Segelführung vorzulegen, der in Abhängigkeit von der Windstärke beschreibt, wie die Einhaltung dieses Kriteriums gesichert werden kann. Die Verantwortung für diese Dokumentation trägt der Betreiber des Fahrzeuges.

- Bei gestrichenen Segeln muss ein seitlicher Winddruck entsprechend Bft. 12 ertragen werden können.
- Öffnungen, durch die der Schiffskörper geflutet werden kann, dürfen nicht bei einem Krängungswinkel zu Wasser gehen, der kleiner ist als 35°.
- Der Stabilitätsumfang muss mindestens 60° betragen.
- Traditionsschiffe, die im Originalzustand als Segelyachten mit Ballastkiel geplant und gebaut worden sind, müssen einen Stabilitätsumfang von mindestens 90° aufweisen.

Maschinengetriebene Fahrzeuge

- Die metazentrische Anfangshöhe muss im ungünstigsten Beladungsfall mindestens 0,35 m betragen.
- Der Hebelarm des aufrichtenden Momentes bei einem Krängungswinkel von 30° muss für den ungünstigsten Beladungsfall mindestens 0,2 m betragen.
- Der Neigungswinkel im Drehkreis und unter Einwirkung des Personenmomentes darf 12° nicht überschreiten. Das Personenmoment ist durch zusammengedrückte Personen auf einer Schiffsseite (4 Personen je 80 kg/m²) für die an Bord befindlichen Personen zu berechnen.
- Der statische Neigungswinkel durch Winddruck darf 12° nicht überschreiten. Dabei ist von einem Winddruck wie folgt auszugehen:

Weltweite Fahrt	-	0,50 kN/m ² , entsprechend Windgeschwindigkeit 28m/s (Beaufort 10)
Küstennahe Seegewässer	-	-0,26 kN/m ² , entsprechend Windgeschwindigkeit 21m/s (Beaufort 9)
Küstengewässer	-	0,18 kN/m ² , entsprechend Windgeschwindigkeit 17m/s (Beaufort 7)
- Die Fläche unter der Hebelarmkurve bis 30° Neigung muss mindestens 0,055 m x rad betragen.

- **Der Stabilitätsumfang muss mindestens 60° betragen.**

Werden einzelne dieser Kriterien nicht vollständig eingehalten, kann dies von der zeugniserteilenden Stelle akzeptiert werden, sofern der Nachweis äquivalenter Sicherheit durch Übererfüllung anderer Stabilitätskriterien erbracht wird.

Sind zusätzlich Fahrtbeschränkungen erforderlich, soll dies vor einer Festlegung mit dem für das Fahrzeug zuständigen Gutachter abgestimmt werden.“

Anlage 8 – Document of Compliance –

Diese Anlage gilt für alle Traditionsschiffe der Fahrzeuggruppen 2, 4 und 5, welche außerhalb deutscher Hoheitsgewässer die Vertragsstaaten des „**Memorandum of Understanding**“ (MoU) befahren wollen und die zur Bestätigung der Erfüllung der Standards des Memorandums ein **Document of Compliance** (DOC) erhalten wollen.

(Die Bestimmungen dieser Anlage gehören also nicht zu den Bedingungen für die Erlangung eines Sicherheitszeugnisses.)

Zur Erlangung eines DOC benötigt das Fahrzeug, bzw. die Fahrzeuge eines Betreibers ein nachweisbares **Betriebssicherheitssystem**. Dies beginnt mit einem schriftlichen Konzept zur Betriebssicherheit an Bord. Es enthält die Beschreibung relevanter Bedingungen, Routineabläufe und Notfallprozeduren zum Thema Schiffssicherheit und Umweltschutz.

Das erstellte Manual wird dann zunächst zur Überprüfung bei der Zeugnisausstellenden Instanz vorgelegt:

Für Fahrzeuggruppe 1 und 2 bei der GSHW, für Fahrzeuggruppe 3, 4 und 5 bei der See-BG.

Hierbei können sich GSHW und SeeBG aber auch gegenseitig mit der Durchführung dieser und anderer Aufgaben im Rahmen der Prüfung von Betriebssicherheitssystemen auf Traditionsschiffen beauftragen.

Nach Übergabe der Unterlagen ist jegliche weitere Änderung in dem Manual vom Betreiber mitzuteilen.

Innerhalb des ersten Jahres nach Einreichung dieses „Betriebssicherheitshandbuchs“ wird das System von einer dafür fachkompetenten Person, den „Auditor“ an Bord auf seine Stimmigkeit hin überprüft („**Erst-Audit**“) und ein entsprechender Ergebnisbericht angefertigt. Dies soll möglichst im Rahmen der Hauptbesichtigung zum Sicherheitszeugnis gemacht werden.

Jeweils im Zeitrahmen wie bei der Zwischenprüfung (zwischen dem zweiten und dritten Jahrestag vor Ablauf des Sicherheitszeugnisses) und der 5-jährlichen Zeugniserneuerung (3 Monate vor dem Ablauf des Sicherheitszeugnisses) findet ebenfalls ein solches „**Zwischen-Audit**“ bzw. „**Eneuerungs-Audit**“ statt, um festzustellen, ob das System weiterhin wirksam ist, ob es so wie beschrieben angewendet wird und ob Anpassungen zu erfolgen haben.

Über die Auditoren sagt die Anlage 8 folgendes:

„Personen, die spezielle Kenntnisse im Bereich der Traditionsschiffe und der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen haben, sowie über Erfahrung für die Überprüfung von Sicherheitsmaßnahmen verfügen. Die Erfahrung kann durch eine Qualifizierung als „Internal Auditor ISM“ oder durch den Nachweis grundlegender Fachkenntnisse entsprechend Punkt 3.2 der IMO Resolution A 913 (22) sowie mindestens 3 Auditbegleitungen auf Traditionsschiffen nachgewiesen werden.“

In der Praxis soll damit erreicht werden, dass die benötigten Auditoren nicht nur aus dem Umfeld der Berufsschiffahrt, sondern nach und nach auch aus dem der Traditionsschiffahrt zur Verfügung stehen.

Der vom Betreiber bestimmte **Durchführungsbeauftragte** soll in der Zwischenzeit das System auf seine Effektivität hin regelmäßig hinterfragen, und ggf. Verbesserungen in Erwägung ziehen. Unfälle, kritische Vorfälle und Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften sollen analysiert und dokumentiert werden.

Steht hinter dem Schiff eine Landorganisation, soll der Durchführungsbeauftragte nicht im Schiffsbetrieb involviert sein sondern von Land aus agieren. Gibt es keine Landorganisation wird jemand an Bord der Durchführungsbeauftragte. Dies kann z.B. der Schipper sein.

Neben der Anlage 8 der Richtlinie enthält der Annex II.1 des MoU Hinweise zur Umsetzung der Anforderungen, welche in einem Betriebssicherheitshandbuch darzustellen sind:

Medizinische Versorgung / Sicherheitsausbildung (FG 2, 4 und 5)

Bis zu einer späteren MoU-Anpassung der Besetzungsvorschriften für Traditionsschiffe in der Sportseeschifferscheinverordnung sind entsprechende wichtige Voraussetzungen für die Erlangung des DOC ebenfalls in der Anlage 8 der Richtlinie untergebracht:

Medizinische Versorgung

Für die **Medizinische Erstversorgung** sollen in „Küstennahen Seegewässern außer Mittelmeer“ bei Schiffen von weniger als 24 m Länge ein, ab 24 m Länge zwei Ersthelfer an Bord zur Verfügung stehen. Ein Ersthelfer muss „**mindestens 16 Stunden „Erste Hilfe Grundausbildung“ bei einer anerkannten Institution**“ absolviert haben (z.B. Deutsches Rotes Kreuz: findet regelmäßig statt, kostet € 30,- bzw. kostenfrei für Mitarbeiter gemeinnütziger Einrichtungen).

Für weltweite Fahrt soll mindestens ein Verantwortlicher für die **Medizinische Fürsorge** mit folgender Mindestqualifikation an Bord sein: „**Lehrgang „Medizin an Bord für Fahrtensegler“ unter dem Dach der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes, oder gleich- bzw. höherwertig.**“ (Dies sind Wochenendkurse, welche - wie Rücksprache ergab - auf Traditionsschifferbedarf zugeschnitten werden können).

Die jeweiligen Ausbildungen dürfen nicht länger als 5 Jahre zurückliegen.

Sicherheitsausbildung

Das MoU fordert auch für Schiffe unter 24 m Länge eine Sicherheitsgrundausbildung für die Mindestbesatzung. Die Anlage 8 sagt hierzu folgendes:

„**Jede zur Mindestbesatzung zählende Person an Bord muss ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten im Bereich der Sicherheit auf Traditionsschiffen nachweisen. In diesem Nachweis ist zu dokumentieren, dass alle relevanten Inhalte, wie sie z.B. im Erfahrungsnachweis für Schiffer auf Traditionsschiffen der Durchführungsrichtlinie zur Sportseeschifferscheinverordnung, unter Punkt 1100 und 1200 niedergelegt sind, vollständig behandelt wurden. Es wird empfohlen, entsprechende Lehrgänge über ein Sicherheitstraining für Traditionsschiffe, welche von der Arbeitsgruppe GSHW/Zentrale Verwaltungsstelle nach § 3, Abs. (3) der Sportseeschifferscheinverordnung zu diesem Zweck anerkannt sind, zu absolvieren. Zusatzeinträge nach § 1, Abs. 5 der Sportseeschifferscheinverordnung gelten ebenfalls als Nachweis.**“

Anlage 9 - Bestimmung und Nachweis der Fahrzeuglänge –

Das ganze erst einmal als Tabelle:

Fahrzeuglänge	Nachweis	Vermessungsart
≤ 15 m Rumpflänge	Amtliches Flaggenzertifikat (BSH)	DIN EN ISO 8666 (Rumpflänge)
> 15 m Rumpflänge bis < 24 m Vermessungslänge	Einfacher Schiffsmessbrief (BSH)	DIN EN ISO 8666 (Rumpflänge)
> 24 m Vermessungslänge	Internationaler Schiffsmessbrief (BSH oder von BSH anerkannt)	Internationale Vermessungslänge nach Übereinkommen, London 1969 (96 % der WL ... s. o.)

Zur Erläuterung:

Für die Feststellung der **Fahrzeuglänge** kommen in Zukunft für die Fahrzeuge von weniger als 24 Meter **Vermessungslänge** (der Begriff wird unten erklärt) die Vorgaben für die **Rumpflänge** der DIN EN ISO 8666 zur Anwendung. Die genannte DIN-Norm macht unter anderem detaillierte Aussagen zu dem Problem der über den eigentlichen Rumpf hinausragenden Teile wie Bugspriet etc.:

„...diese Länge umfasst alle strukturellen oder integrierten Bestandteile des Wasserfahrzeuges, z.B. Vor- und Hintersteven aus Holz, Kunststoff oder Metall, Schanzkleid und Rumpf-/Decksverbindung.

Nicht mit eingemessen werden Teile, die zerstörungsfrei entfernt werden können, ohne die bauliche Unversehrtheit des Wasserfahrzeuges zu beeinträchtigen, wie Spieren, Klüverbaum, Bugspriet, Bug- und Heckkorb, Stevenbeschlag, Ruder, Z-Antriebe, Außenbordmotoren und deren montierten Halterungen und Platten, ferner Tauch- und Badeplattform, Scheuerleisten und Fender.

Demontierbare Teile des Rumpfes, die als hydrostatische oder dynamische Unterstützung dienen, wenn das Wasserfahrzeug in Ruhe oder unterwegs ist, sind nicht ausgeschlossen. ...“

Bis einschließlich 15 m **Rumpflänge** genügt als Nachweis ein **Amtliches Flaggenzertifikat** (beim BSH zu beantragen, Gesamtkosten laut BSH € 40,-).

Über 15 m Rumpflänge besteht unabhängig von der hier behandelten Richtlinie die Pflicht zur Registrierung beim BSH und damit der Vermessung nach ISO 8666. (Gesamtkosten laut BSH € 185,-) Nachweis hier also mit dem entsprechenden einfachen **Schiffsmessbrief**.

Für Feststellung und Nachweis der Länge für Fahrzeuge ab 24 Meter **Vermessungslänge** kommt die im **Internationalen Schiffsmessbrief** angegebene „Vermessungslänge“ nach Art. 2, Abs. 8 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen, London 1969 zur Anwendung:

Sie beträgt 96% der Gesamtlänge in einer Wasserlinie in Höhe von 85% der geringsten Seitenhöhe über Oberkante Kiel oder, wenn folgender Wert größer ist, die Länge von Vorkante Vorsteven bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der die Länge gemessen wird, parallel zu der Konstruktionswasserlinie.

Fahrzeuge ab 24 m Vermessungslänge sind unabhängig von der hier behandelten Richtlinie zu dieser Vermessungsmethode verpflichtet. (Gesamtkosten laut BSH € 950,-)

Im Überschneidungsbereich bei 24 m Vermessungslänge kann es vorkommen, dass ein Fahrzeug weniger als 24 m „Vermessungslänge“, aber mehr als 24 m „Rumpflänge“ aufweist. Im einfachen Schiffsmessbrief wird dann die Tatsache, dass das Schiff sich unter 24 m „Vermessungslänge“ befindet zusätzlich vermerkt

Relevant für die Einstufung „weniger als“ oder „ab“ 24 m Länge ist in jedem Fall die Vermessungslänge.

Dies klingt komplizierter als es ist. Im Gegenteil, es wurde wie oben ersichtlich ist, die ohnehin angewandte Vermessungspraxis des BSH für die Längeneinstufung von Traditionsschiffen übernommen.

Bereits vorhandene, vom BSH anerkannte Nachweise zur Schiffslänge, welche Längenangaben entsprechend der erforderlichen Vermessungsart enthalten (z.B. ausländische Internationale Schiffsmessbriefe) werden anerkannt.

Anlage 10 - Registrierung der an Bord befindlichen Personen – (früher Anlage 6)

Diese Anlage gilt zukünftig für die Fahrzeuggruppen 2, 4 und 5.

Einzige Neuerung ist, dass die Bestimmungen nur auf Fahrzeuge zutreffen, die sich mehr als 20 sm von ihrem Ausgangsort entfernen, **und dabei die Seegrenze seewärts überschreiten**. Dies trifft also z.B. bei Fahrten durch den NOK nicht mehr zu.

Anlage 11 – Zwischenprüfung –

Die bereits praktizierte **Zwischenprüfung zum Sicherheitszeugnis** ist nun in der Richtlinie verankert. Das Verfahren dazu und die zu prüfenden Punkte sind in dieser Anlage niedergelegt.

Die Zwischenprüfung findet selbstverständlich auch für die neuen Fahrzeuggruppen 1 und 2 ihre Anwendung.

Inhaltlich neu in der Prüfliste ist das nötige „Zwischenaudit“ in Zusammenhang mit der neuen Anlage 8 „Document of Compliance“ (siehe dort) und die Kontrolle, „**ob während der Laufzeit des Sicherheitszeugnisses keine, die Stabilität negativ beeinflussenden Umbauten oder Gewichtsveränderungen vorgenommen wurden, und ob die Festigkeit des Schiffskörpers weiterhin den Anforderungen des vorgesehenen Einsatzes und des Fahrtgebietes entspricht**“.

Hierbei ist „eine Trockenstellung nur dann erforderlich, wenn begründete Zweifel an der Funktionsfähigkeit der Seeverschlüsse, Ruderanlagen oder Schraubenwellendurchführungen oder der Wasserdichtigkeit des Unterwasserschiffes bestehen“.

Anlage 12 (früher Anlage 7)

Zeigt ein Muster des Schiffssicherheitszeugnisses

Anlage 13

Zeigt ein Muster des Document of Compliance

Bereich der Anhänge:

Anhang 1

Gibt eine aktualisierte Übersicht der Vorschriften für an Bord befindliche Anlagen, die unabhängig von den Anforderungen der Richtlinie zu beachten sind.

Anhang 2 (früher Anhang 3)

Zeigt Traditionsschiffe betreffende Auszüge aus der Sportseeschifferscheinverordnung.

Anhang 3

Zeigt das Merkblatt der GSHW vom 07.06.2004 zur Sicherstellung der Stabilität von Traditionsschiffen.

Anhang 4

Zeigt einen Auszug aus den Nachrichten für Seefahrer 4/04 über Fahrtbereiche gemäß RL 98/18 EG, wie sie für Traditionsschiffe nach Anlage 1 der Richtlinie Anwendung finden.

Wir hoffen, hiermit einige aufschlussreiche Informationen zum gegenwärtigen Stand der neuen Richtlinie gegeben zu haben.

Im Namen der beteiligten Arbeitsgruppen, Christopher Papperitz