

Empfehlungen für die neue „Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe“ aus Perspektive des gemeinnützigen Bildungsschiffs LOVIS

1. Vielfältige und sichere Traditionsschifffahrt langfristig ermöglichen

Die neue Sicherheitsrichtlinie ermöglicht auch künftigen Generationen den Erhalt einer vielfältigen und lebendigen Traditionsschifffahrt, die Weitergabe maritimen Kulturguts und traditioneller Handwerks-techniken. Sie fördert unter Berücksichtigung sich wandelnder Sicherheitsanforderungen zivilgesellschaftliches und kulturelles Engagement im maritimen Bereich und entwickelt dieses weiter.

2. Eindeutige Definition der Kategorie „Traditionsschiff“ erforderlich

Entsprechend internationaler Praxis lassen sich erst nach eindeutiger Festlegung, welche Schiffe einer Kategorie zuzuordnen sind, daran angepasste Sicherheitsregelungen erarbeiten. Die speziellen Gegebenheiten der Schiffe und ihrer Betreibermodelle bilden dann die Basis für die Ausarbeitung eines Sicherheitskatalogs, der den aktuellen Ansprüchen an die Sicherheit auf See Rechnung trägt.

3. „Historisches Wasserfahrzeug“ und „gemeinnütziges Wasserfahrzeug“ als zukunftsweisende Unterkategorien (Auszug unseres Entwurfs siehe Seite 2)

Muss ein „historisches Schiff“ automatisch ideell betrieben werden? Muss ein „gemeinnütziges Schiff“ historisch sein? Diese Fragen zeigen einen Ausweg aus der festgefahrenen Situation. Besatzungs- und Sicherheitsanforderungen werden wie international üblich an den jeweiligen Status angepasst. Mit historischen Schiffen Betriebs- und Personalkosten verdienen zu können und mit historischen oder anderen Schiffen ehrenamtliche Arbeit leisten zu können, ermöglicht den langfristigen Erhalt der Flotte und erleichtert das in Fahrt bringen weiterer Schiffe.

4. Partnerschaftliches Gremium erarbeitet Sicherheitsregelungen

Zur Schaffung und kontinuierlichen Weiterentwicklung der Sicherheitsstandards wird ein Gremium etabliert, in das alle betroffenen Parteien und kompetenten Stellen (Betreiber_innen, Skipper_innen, GSHW, BGV, BMVI, GL, BSU, ...) einbezogen sind. Die 2008er „Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe“ (nicht in Kraft getreten) dient als Arbeitsgrundlage. Um den Stillstand der letzten Jahre aufarbeiten zu können und die Stilllegung weiterer Traditionsschiffe zu verhindern, bedarf es langfristiger Übergangszeiten, in denen der Sicherheitsstandard verbessert wird, für technische, bauliche und finanzielle Probleme spezifische Lösungen erarbeitet werden und Vertrauen neu entstehen kann.

5. Eindeutige Bestimmung der Zuständigkeiten

Mit den Entscheidungen in den Bereichen Historizität, ideeller Betrieb, Betreiberkonzept und Sicherheit müssen die entsprechenden Fachstellen des Bundes und der Länder beauftragt werden. Detaillierte Vorschläge können unserem Entwurf einer neuen Sicherheitsrichtlinie entnommen werden.

6. Mitreisende sind Teil der Crew des Schiffes

Mitreisende auf Traditionsschiffen sind durch ihre aktive Einbeziehung in den Schiffsbetrieb zur Crew zu zählen und nicht als „klassische Fahrgäste“ zu werten, auch wenn diese einen Fahrtkostenbeitrag zum Betrieb der Schiffe leisten.

Greifswald, 2. Juni 2014

BÖE e.V.

(Betreiber des Bildungsloggers LOVIS)

Für weitere Anregungen in der aktuellen Debatte verweisen wir auf unser Positionspapier „Erhalt der Traditionsschifffahrt: Die Politik muss navigieren!“ (März 2014). Auf Anfrage übersenden wir gerne unsere Ausarbeitung einer neuen Sicherheitsrichtlinie aus dem Herbst 2013.

Kontakt: BÖE e.V., greifswald@lovis.de, 03834/776846

Auszug aus unserem Entwurf einer neuen „Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe“

[...]

2. Begriffsbestimmungen / Definitionen

2.1. Traditionsschiff

Traditionsschiffe sind „Historische Wasserfahrzeuge“ und „Gemeinnützige Wasserfahrzeuge“.

2.2. Historisches Wasserfahrzeug

2.2.1. Historische Wasserfahrzeuge sind Wasserfahrzeuge welche hauptsächlich mit den[...] Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut wurden.

Ein Wasserfahrzeug ist als historisches Wasserfahrzeug zu betrachten, wenn das äußere Erscheinungsbild dazu geeignet ist, den Charakter des Fahrzeugs zu einem mindestens 30 Jahre zurückliegenden Zeitpunkt zu repräsentieren.

Ein Nachbau eines historischen Wasserfahrzeuges ist als historisches Wasserfahrzeug zu betrachten, wenn das äußere Erscheinungsbild dazu geeignet ist, den Charakter des Vorbildes zu einem mindestens 30 Jahre zurückliegenden Zeitpunkt zu repräsentieren.

2.2.2. Die Einstufung als Historisches Wasserfahrzeug wird von vereidigten Sachverständigen vorgenommen und bescheinigt.

2.3. Gemeinnütziges Wasserfahrzeug

2.3.1. Gemeinnützige Wasserfahrzeuge sind Wasserfahrzeuge, die sich im Besitz einer gemeinnützigen Körperschaft befindet und von dieser für die satzungsgemäßen Zwecke eingesetzt werden. Als gemeinnützig im Sinne dieser Richtlinie gelten Körperschaften die vom Finanzamt nach §52 ff AO als gemeinnützig anerkannt sind und deren satzungsgemäßen Aufgaben mit der Seeschifffahrt verbunden sind. Dazu zählen unter anderem folgende Bereiche:

- Förderung der Jugendhilfe
- Förderung der Kunst und Kultur
- Förderung des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
- Förderung der Rettung aus Lebensgefahr
- Förderung des Sports
- Förderung der Heimatpflege und Heimatkunde
- Förderung der Erziehung, Volks- und Berufsbildung einschließlich der Studentenhilfe

2.3.2. Die Einstufung als gemeinnütziges Wasserfahrzeug wird durch die Finanzämter bescheinigt.

[...]