

# Traditionsschiffe

- **Definition des Sachgebiets**
- **Fachliche Bestellungs Voraussetzungen**



**Stand: (05) (2019)**  
**Revisionsnummer: (1)**  
**Erste Fassung: (02) (2001)**



Deutscher  
Industrie- und Handelskammertag

## 1. Grundlagen

Rechtliche Grundlage ist die Richtlinie nach § 6 Abs. 1 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen einschließlich der Richtlinie 98/18 EG des Rates vom 17.03.1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe unterliegen. Die Richtlinie enthält insgesamt 7 Anlagen zu insbesondere technischen, aber auch rechtlichen Parametern und Anforderungen für Traditionsschiffe.

## 2. Definitionen

In Ziffer 1.1. dieser Richtlinie findet sich die Legaldefinition für Traditionsschiffe. Sie lautet:

Traditionsschiffe sind historische Wasserfahrzeuge, die die Bundesflagge führen, nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen unterliegen und

- die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind,
- deren Rumpflänge 15 Meter, jedoch nicht 55 Meter übersteigt, oder deren Rumpflänge 15 Meter nicht übersteigt und die für mehr als 25 Personen an Bord vorgesehen sind,
- deren Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient,
- und die zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken, zum Beispiel von der Sail Training Association, als Seeschiffe eingesetzt werden.

## 3. Aufgaben des Sachverständigen

Die Aufgabe des öffentlich bestellten Sachverständigen für das Sachgebiet „Traditionsschiffe“ besteht nach Ziffer 1.4.1 der Richtlinie darin, zur Erlangung eines Schiffssicherheitszeugnisses der See-Berufsgenossenschaft für den Eigner oder Betreiber des Traditionsschiffes eine Bescheinigung zu erstellen, in der bescheinigt wird, dass die geltenden Vorschriften, die in der Anlage 1 - 5 der Richtlinie gestellten Anforderungen und die zu beachtenden Schiffssicherheitsnormen erfüllt sind. Dieses Bescheinigungsverfahren eines öffentlich bestellten Sachverständigen kann nur erfolgen, wenn es sich um Traditionsschiffe mit weniger als 80 Personen an Bord handelt. Die Gutachten des öffentlich bestellten Sachverständigen werden über die GSHW (Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.) nach fachlicher Prüfung dort der See-Berufsgenossenschaft zugeleitet.

## 4. Leitfaden

Für die Erstellung der genannten Gutachten liegt ein „Leitfaden für die praktische Anwendung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe“ des BMVBW (Verkehrsblatt-Dokument Nr. B8136) vor.

## 5. Nachweis der besonderen Sachkunde

Unter deutscher Flagge fahren derzeit rund 200 Traditionsschiffe; von der Richtlinie betroffen sind nur solche Schiffe, die nicht nur zu ausschließlich privaten Zwecken genutzt werden. Das fachliche Anforderungsprofil an den öffentlich bestellten Sachverständigen für Traditionsschiffe ergibt sich in den Bereichen

Sicherheitsausrüstung, Brandschutz, Behandlung von Abwasser und Schiffsmüll, Seetüchtigkeit, Sicherheitspläne und Sicherheitsrolle, Registrierung der Personen an Bord im Wesentlichen aus dem genannten Leitfaden, der auch eine Prüfliste, nach der die Gutachten erstellt werden, enthält.

Zum Nachweis der besonderen Sachkunde soll der Sachverständige nicht nur belegen, dass er anhand dieser Prüflisten langjährig (vor dem Jahr 2000 auf Grund des alten Leitfadens) Schiffssicherheits-Überprüfungen für Traditionsschiffe durchgeführt hat. Der Nachweis der besonderen Sachkunde für das Sachgebiet „Traditionsschiffe“ muss auch dadurch geführt werden, dass der Sachverständige

- sich fachlich qualifiziert mit den Problemen gleichwertiger Sicherheit (gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmitteln und Maßnahmen) gegenüber den in der Richtlinie geforderten Standards auseinandergesetzt hat (vgl. Ziffern 1.2 Anlage 1 und Anlage 2 zur Sicherheitsrichtlinie/Sicherheitsausrüstung und Brandschutz);
- Beratungen zur Behandlung von Schiffsabwasser und Schiffsmüll durchgeführt sowie Anforderungen festgelegt hat (Ziffer 1.3 Anlage - Schiffsabwasser und Schiffsmüll);
- Schiffstaxen für Traditionsschiffe durchgeführt hat;
- Der Sachverständige muss mit den genannten Rechtsgrundlagen - auch soweit Fragen der Abgrenzung betroffen sind - umfassend betraut sein.

Zur Beurteilung der Seetüchtigkeit muss der Sachverständige langjährige gefestigte Erfahrungen mit der Restauration von Traditionsschiffen insbesondere auch im Holzbau nachweisen (Richtlinie Anlage 4, dort insbesondere Ziffern 6 und 7). Die Beurteilungen zu gleichwertiger Sicherheit (oben Ziffer 5.1) setzen nicht nur eine technische, sondern auch eine nautische Qualifikation des Sachverständigen voraus, wenn er Maßnahmen des Schiffsbetriebes und der Schiffsführung gegenüber Möglichkeiten der Schiffsausrüstung als gleichwertig beurteilen will. Der Sachverständige soll deshalb auch in diesem Bereich auf langjährige Erfahrungen verweisen können, belegt in der Regel durch einen Sportseeschiffer-Schein oder eine höhere nautische Qualifikation.

## 6. Gutachten

Der Antragssteller soll in der Regel seine besondere Sachkunde durch Vorlage von mindestens drei Gutachten nachweisen, die das vorgehend genannte Spektrum aussagekräftig abbilden; bloße Formulargutachten ohne Ergänzungen oder Zusätze in dem genannten Sinne sind kaum prüffähig und lassen deshalb einen Schluss auf die besondere Sachkunde in aller Regel nicht zu.

Das Sachgebiet „Traditionsschiffe“ ist keine bloße Randerweiterung zum Sachgebiet „Sportboote“; es bedarf in fachlicher Hinsicht einer eigenständigen Prüfung. Gleiches gilt für Mitarbeiter der Klassifikationsgesellschaften, auch wenn sie als Beauftragte für die See-Berufsgenossenschaft (SBG) tätig werden. Die Zuständigkeit der SBG bedeutet nicht, dass jedem Aufsichts-Mitarbeiter die besondere Sachkunde ohne weitere Überprüfung zuzusprechen ist; je nach Einzelfall werden die Anforderungen an die Nachweise aber abzuschichten sein. Die insoweit einzureichenden Gutachten können über die IHK Kiel fachlich überprüft werden.

Der Antragsteller soll Referenzen in der üblichen Anzahl angeben. Angesichts der Spezialisierung des Sachgebietes wird bei der Würdigung der Referenzen auch zu erwägen sein, ob und inwieweit die Referenzen Auskünfte aus dem Umfeld der gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V. oder den dort organisierten Verbänden kommen.