

**Studien zum Seevölkerrecht und
zur maritimen Sicherheit**

**Studies on the Law of the Sea and
Maritime Security**

Band / Volume 3

Sicherheitsvorschriften für „Traditionsschiffe“ auf See

**Zugleich ein Beitrag zum Anwendungsbereich
internationaler Schiffssicherheitsregelungen und
deren Umsetzung ins innerstaatliche Recht**

Von

Tina Ines Schmidt



Duncker & Humblot · Berlin

TINA INES SCHMIDT

Sicherheitsvorschriften für „Traditionsschiffe“ auf See

Studien zum Seevölkerrecht und
zur maritimen Sicherheit

Studies on the Law of the Sea and
Maritime Security

Herausgegeben von / Edited by
Wolff Heintschel von Heinegg / Stefan Talmon

Band / Volume 3

Sicherheitsvorschriften für „Traditionsschiffe“ auf See

Zugleich ein Beitrag zum Anwendungsbereich
internationaler Schiffssicherheitsregelungen und
deren Umsetzung ins innerstaatliche Recht

Von

Tina Ines Schmidt



Duncker & Humblot · Berlin

Die Juristische Fakultät
der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder)
hat diese Arbeit im Wintersemester 2018/2019
als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2019 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Satz: 3w+p GmbH, Ochsenfurt-Hohestadt
Druck: CPI buchbücher.de GmbH, Birkach
Printed in Germany

ISSN 2512-1219
ISBN 978-3-428-15733-4 (Print)
ISBN 978-3-428-55733-2 (E-Book)
ISBN 978-3-428-85733-3 (Print & E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☼

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2018/2019 nach Begutachtung durch Prof. Wolff Heintschel von Heinegg und Prof. Peter Ehlers als externen Berichterstatter von der Juristischen Fakultät der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder) als Dissertation angenommen. Literatur und Rechtsprechung wurden bis Januar 2019 berücksichtigt.

Mein besonderer Dank gilt Prof. Peter Ehlers für seine kompetente Unterstützung und sein enormes persönliches Engagement bei der Betreuung dieser Arbeit. Durch seine Anregungen und Hinweise sowie nicht zuletzt seine jederzeitige Bereitschaft zu konstruktiver Diskussion hat er entscheidend zum Gelingen meiner Arbeit beigetragen. Herrn Prof. Wolff Heintschel von Heinegg danke ich herzlich für die Übernahme der Promotionsbetreuung und die zügige Erstellung seines Gutachtens. Ebenfalls bedanken möchte ich mich bei Prof. Kaspar Frey für sein Mitwirken in der Prüfungskommission bei der Disputation der Arbeit.

Mein Dank von Herzen gebührt weiterhin all jenen, die mir während der Erstellung der Arbeit eine unverzichtbare Stütze waren.

Berlin, im Mai 2019

Tina Ines Schmidt

Inhaltsübersicht

Einleitung	23
A. „Traditionsschiffe“ – Die „Oldtimer“ der Seefahrt“	23
B. Gegenstand der Untersuchung	25
I. Problemaufriss und übergeordnete Fragestellung	25
II. Historische Schiffe und modernes Schiffssicherheitsrecht	25
C. Struktur und Methodik der Untersuchung	31
I. Erster Schritt: Regelungsrahmen aus Völker- und Unionsrecht für historische Schiffe aller Flaggen	31
II. Zweiter Schritt: Regelungen im deutschen Rechtsraum (vorwiegend) für Schiffe unter der Bundesflagge	32
III. Dritter Schritt: Abschließendes Fazit	33
D. Grundlagen der Untersuchung	33
I. Untersuchungsgegenstand „Traditionsschiff“ für die vorliegende Arbeit	33
II. Eingrenzung des Untersuchungsbereichs: Traditionsschiffe „auf See“	34
III. Zu untersuchender völker- und unionsrechtlicher Regelungsrahmen	35

1. Teil

Regelungen für Traditionsschiffe weltweit	36
A. Regelungen der maritimen Übereinkommen für Traditionsschiffe	36
I. Traditionsschiffe als Regelungsgegenstand von SOLAS	36
II. Anwendbarkeit der materiell-rechtlichen Standards von SOLAS auf Traditionsschiffe	97
III. Traditionsschiffe als Regelungsgegenstand von LLC, MARPOL und STCW ..	114
IV. Zwischenergebnis: Geltung und Anwendbarkeit von SOLAS, LLC, MARPOL und STCW auf Traditionsschiffe	120
V. Auswertung der maritimen Übereinkommen: Spielräume innerhalb der Umsetzungsverpflichtungen	123
B. Regelungen der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie für Traditionsschiffe	133
I. Die Richtlinie 2009/45/EG	134
II. Traditionsschiffe als Regelungsgegenstand der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie ..	134
III. Anwendbare Anforderungen der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie auf Traditionsschiffe	143
IV. Zwischenergebnis	144
V. Auswertung der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie: Umsetzungsverpflichtung und Spielräume	145
VI. Resümee	146

2. Teil

Regelungen für Traditionsschiffe im deutschen Rechtsraum	147
A. Traditionsschiffe unter der Bundesflagge in internationaler Fahrt	147
I. Umsetzung der materiell-rechtlichen Standards der maritimen Übereinkommen in Deutschland: ausgewählte Rechtsaspekte	148
II. Durchsetzung der maritimen Übereinkommen in Deutschland: ausgewählte Rechtsaspekte	188
III. Auswertung: Realisierung vorhandener Spielräume bei der Umsetzung der maritimen Übereinkommen?	197
B. Deutschland als Hafenstaat gegenüber Traditionsschiffen unter fremden Flaggen	208
I. Hafenstaatliche Aufgaben zur Durchsetzung der maritimen Übereinkommen	208
II. Deutschland als Hafenstaat gegenüber (Traditions-)Schiffen unter fremder Flagge	209
III. Traditionsschiffe in der Hafenstaatkontrolle im nordeuropäischen Raum	212
C. Traditionsschiffe unter der Bundesflagge in nationaler Fahrt	218
I. Umsetzung der Anforderungen der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie in Deutschland	218
II. Traditionsschiffe im nationalen Recht	220

3. Teil

Fazit und Ausblick	269
Literaturverzeichnis	272
Sachverzeichnis	279

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	23
A. „Traditionsschiffe“ – Die „Oldtimer“ der Seefahrt“	23
B. Gegenstand der Untersuchung	25
I. Problemaufriss und übergeordnete Fragestellung	25
II. Historische Schiffe und modernes Schiffssicherheitsrecht	25
1. Besonderheiten historischer Schiffe als Regelungsgegenstand	26
a) Heterogenität des Bestands historischer Schiffe	26
b) Abweichende Bauart, Ausrüstung und Fahrverhalten historischer Schiffe	28
2. Aus den Besonderheiten resultierende Fragestellungen im Einzelnen	30
C. Struktur und Methodik der Untersuchung	31
I. Erster Schritt: Regulierungsrahmen aus Völker- und Unionsrecht für historische Schiffe aller Flaggen	31
II. Zweiter Schritt: Regelungen im deutschen Rechtsraum (vorwiegend) für Schiffe unter der Bundesflagge	32
III. Dritter Schritt: Abschließendes Fazit	33
D. Grundlagen der Untersuchung	33
I. Untersuchungsgegenstand „Traditionsschiff“ für die vorliegende Arbeit	33
II. Eingrenzung des Untersuchungsbereichs: Traditionsschiffe „auf See“	34
III. Zu untersuchender völker- und unionsrechtlicher Regulierungsrahmen	35

1. Teil

Regelungen für Traditionsschiffe weltweit	36
A. Regelungen der maritimen Übereinkommen für Traditionsschiffe	36
I. Traditionsschiffe als Regelungsgegenstand von SOLAS	36
1. Das SOLAS-Übereinkommen	36
2. Grundsatz und Einschränkungen der Geltung von SOLAS (Überblick)	38
a) Nur Schiffe im Fahrtbetrieb	38
b) Keine Kriegs- bzw. Staatsschiffe	38
c) Einschränkungen nach Größe und Kapazität	39
d) Kapitel V SOLAS für „alle Schiffe“	39

3. Einschränkung auf „Schiffe in der Auslandfahrt“	41
4. Einschränkung durch Ausnahmeregelungen	43
a) „Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500“	44
(1) Mehr als 12 Mitfahrer auf Traditionsschiffen: „Fahrgäste“ oder „an Bord beschäftigte Personen“?	44
(a) Besonderheiten von Gästefahrten auf Traditionsschiffen	45
(b) „angestellt“ und „beschäftigt“ an Bord eines Schiffes	46
(aa) Gewöhnliche Wortbedeutung	47
(bb) Fachspezifische Wortbedeutung	47
(cc) Wortlautbedeutung im weiteren Vertragszusammenhang und nach dem Telos von SOLAS	48
(c) Positionen der Staaten	50
(d) „Spezialpersonal“ im Sinne des MSC: Das Begriffsverständnis der Staaten hinter dem SPS-Code	51
(aa) Kriterien für die Abgrenzung von „Spezialpersonal“ gegenüber einem „Fahrgast“	54
(α) Besonderer Zweck des Schiffes oder Sonderaufgaben an Bord	54
(β) Für den Zweck notwendig an Bord	54
(γ) Kenntnisse und Erfahrungen in Sicherheitsfragen	55
(δ) Zusammenfassung und Einordnung gegenüber der bisherigen Auslegung	56
(bb) Rechtliche Bedeutung des Begriffsverständnisses des MSC ...	57
(α) Das Begriffsverständnis als autoritative Auslegung?	57
(β) Das Begriffsverständnis als authentische Auslegung?	58
(γ) Zwischenergebnis	62
(e) Auslegungsergebnis	63
(2) Ergebnis: von der Ausnahme erfasste Traditionsschiffe	65
b) „Schiffe ohne mechanischen Antrieb“	65
(1) Traditionsssegelschiffe mit (Hilfs-)Motor: „ohne mechanischen Antrieb“?	66
(a) Positionen der EU-Mitgliedstaaten	66
(aa) Bedeutung eines aus der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie hervorgehenden Begriffsverständnisses	66
(bb) „Schiff ohne mechanischen Antrieb“ in der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie	67
(b) „Schiff ohne mechanischen Antrieb“ im SPS-Code	68
(c) Historische Umstände für die Entstehung des Textes von SOLAS	69
(aa) Der Freibordvertrag London 1930	69
(bb) Begriff des „Dampfschiffes“ und des „Segelschiffes“ im Freibordvertrag	70

(d) Abgrenzung eines „mechanischen (Haupt-)Antriebs“ von einem Se- gelschiff mit „Hilfsantrieb“	71
(e) Auslegungsergebnis	72
(2) Ergebnis: von der Ausnahme erfasste Traditionsschiffe	73
c) „Holzschiffe einfacher Bauart“	73
(1) „Einfachheit“ der Bauart	73
(a) Wortlautbedeutung	73
(b) Positionen der Staaten	75
(c) Historie des Vertragstextes	76
(d) Zwischenergebnis	77
(2) Beschränkung der Schiffsgröße?	77
(3) Auslegungsergebnis	79
(4) Ergebnis: von der Ausnahme erfasste Traditionsschiffe	79
d) „Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen“	79
(1) „Vergnügungsjacht“	80
(a) „Vergnügen“	80
(b) „Jacht“	81
(2) „(nicht) dem Handelsverkehr dienend“	83
(a) Mitnahme von Personen an Bord als „Handelsverkehr“?	84
(b) „Handelsverkehr“: Form der Entgeltlichkeit?	85
(aa) Begriff des „Kaufahrteischiffes“	85
(bb) Vorliegen einer Nutzung zum „Erwerb durch Seefahrt“	86
(cc) Praktische Kriterien zur Beurteilung eines (Traditions-)Schiffs- betriebes als „gewerblich“	88
(c) Zwischenergebnis	89
(3) Rechtliche Einordnung des Bereichs zwischen rein privater Freizeitnut- zung und gewerblicher Nutzung?	90
(a) Besonderheiten bezahlter Fahrten auf Traditionsschiffen	90
(b) Einschränkende Auslegung durch das Merkmal „Vergnügungs- jacht“?	90
(aa) Systematisches Argument	91
(bb) Positionen der Staaten	91
(α) Die Philippinen und Malaysia: „(no) activity with pecuniary benefits“	92
(β) Dänemark: „(no) payment by other interested parties – whichever the form –“	92
(γ) Karibikstaaten: „no money for or in connection with operat- ing the vessel or carrying any person“	93
(δ) Großbritannien: „no money other than as a contribution to the direct expenses of the operation of the vessel“	93
(ε) Gemeinsamkeiten in den Begriffsverständnissen	95

(cc) Ratio der Ausnahmeregelung	95
(dd) Zwischenergebnis zur eingrenzenden Auslegung der Ausnahmeregelung	96
(c) Auslegungsergebnis	97
(4) Ergebnis: von der Ausnahme erfasste Traditionsschiffe	97
II. Anwendbarkeit der materiell-rechtlichen Standards von SOLAS auf Traditionsschiffe	97
1. Aufteilung der Schiffe nach Stichtagsregelungen: „neue Schiffe“ und Bestandsschiffe	98
2. Auf Traditionsschiffe anzuwendende materiell-rechtliche Standards	100
a) Anwendung der Standards für „alle Schiffe“	100
b) Anwendung der Standards für „neue Schiffe“?	101
(1) Grundsatz: keine Anwendung der Standards für „neue Schiffe“	101
(2) Anwendung der Standards für „neue Schiffe“ nach umfangreichen Umbauten?	101
(a) Besonderheiten von Traditionsschiffen: typische Umbauprozesse	102
(aa) „instandgesetzte Schiffe“	102
(bb) „zurückgebaute Schiffe“	102
(cc) „umgerüstete Schiffe“	103
(b) Umbauprozesse als „Bau“ der Schiffe i.S.d. Stichtagsregelungen?	103
(aa) Grundsatz: Auslegung unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeitserwägungen	104
(bb) Sonderregeln für Umbauten vom Fracht- zum Fahrgastschiff	105
(α) Veränderung der definitiven Einordnung der Umbauprozesse als „Bau“?	106
(β) Rechtsfolge der Sonderregeln	107
(cc) Sonderregeln für „Umbauten größerer Art“	107
(α) Veränderung der definitiven Einordnung der Umbauprozesse als „Bau“?	108
(β) Rechtsfolge der Sonderregeln	108
(c) Zwischenergebnis	110
(3) Anwendung der Standards für „neue Schiffe“ auf Nachbauten?	110
(a) Grundsatz: Stichtag zum Zeitpunkt der Errichtung des Nachbaus	111
(b) Abstellen auf den ursprünglichen Bau-Zeitpunkt?	111
c) Auf Bestandsschiffe anzuwendende Standards	112
(1) Anwendung einzelner aktueller Standards	112
(2) i.Ü. Anwendung historischer Standards	112
(3) Zwischenergebnis	113
III. Traditionsschiffe als Regelungsgegenstand von LLC, MARPOL und STCW	114
1. Die Übereinkommen	114
a) LLC	114

- b) MARPOL 115
 - c) STCW 116
 - 2. Geltung und Anwendbarkeit von LLC, MARPOL und STCW 117
 - a) Grundsatz 117
 - b) (Teilweise) Einschränkung in LLC und MARPOL: „Schiffe in der Aus-
landfahrt“ 118
 - c) Einschränkung durch Ausnahmeregelungen in LLC, MARPOL und STCW 118
 - d) Anwendbarkeit der materiell-rechtlichen Standards von LLC, MARPOL
(und STCW) 119
- IV. Zwischenergebnis: Geltung und Anwendbarkeit von SOLAS, LLC, MARPOL
und STCW auf Traditionsschiffe 120
- V. Auswertung der maritimen Übereinkommen: Spielräume innerhalb der Umset-
zungsverpflichtungen 123
 - 1. Begriff der Umsetzung 124
 - 2. Spielräume in Bezug auf die umzusetzenden materiell-rechtlichen Standards 125
 - a) Umsetzung zwingender Standards der Übereinkommen und Spielräume ... 125
 - (1) Ausnahmeregelungen 125
 - (2) Befreiungsmöglichkeiten 126
 - (3) Möglichkeit zur Zulassung von „gleichwertigem Ersatz“ 128
 - b) Spielräume durch (teilweise) fakultative Standards der Übereinkommen ... 128
 - (1) Eingeschränkte Anwendung neuerer materiell-rechtlicher Standards auf
Bestandsschiffe 129
 - (2) Bestimmte Standards nur, soweit „zweckmäßig“ und „durchführbar“ .. 129
 - 3. Spielräume im Rahmen der Durchsetzungsvorgaben 130
 - 4. Resümee 131

- B. Regelungen der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie für Traditionsschiffe 133
- I. Die Richtlinie 2009/45/EG 134
- II. Traditionsschiffe als Regelungsgegenstand der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie ... 134
 - 1. Grundsatz 135
 - 2. Einschränkung durch Ausnahmeregelungen 135
 - a) Ausnahme für „Traditionsschiffe“ 136
 - (1) Ursprüngliche Fahrgastschiffeigenschaft 136
 - (2) Originale und Nachbauten, Originalwerkstoff 137
 - (3) Entwurf vor 1965 137
 - (4) Kulturdenkmal und Betrieb nach traditionellen Grundsätzen 138
 - (5) Fazit über die Ausnahmeregelung für „Traditionsschiffe“ 139
 - (6) Annex: Abweichung der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie von SOLAS und
LLC durch gesonderten Ausnahmetatbestand? 140
 - b) Weitere Ausnahmeregelungen 140
 - (1) „Schiffe einfacher Bauart aus Holz“ 140

(2) „Segelschiffe“ und „Schiffe ohne Maschinenantrieb“	141
(3) „Sportboote“	142
III. Anwendbare Anforderungen der EU-Fahrgastsschiffsrichtlinie auf Traditionsschiffe	143
IV. Zwischenergebnis	144
V. Auswertung der EU-Fahrgastsschiffsrichtlinie: Umsetzungsverpflichtung und Spielräume	145
VI. Resümee	146

2. Teil

Regelungen für Traditionsschiffe im deutschen Rechtsraum	147
A. Traditionsschiffe unter der Bundesflagge in internationaler Fahrt	147
I. Umsetzung der materiell-rechtlichen Standards der maritimen Übereinkommen in Deutschland: ausgewählte Rechtsaspekte	148
1. Nationales Schiffsicherheitsrecht – Zuständigkeit und nationale Rechtsgrundlagen	149
a) Gesetzgebungskompetenz im Seerecht	149
b) Verwaltungskompetenz im Seerecht	150
c) Maßgebliche nationale Regelwerke	150
2. Die einzelnen Schritte der Umsetzung	151
a) Innerstaatliche Geltung der Übereinkommen	152
(1) Zustimmungsgesetze zu MARPOL, LLC und STCW	153
(2) Zustimmungsgesetz zu SOLAS?	153
(a) Erforderlichkeit der Zustimmung in der Form eines Bundesgesetzes?	154
(b) Möglichkeit zur Inkraftsetzung mittels Rechtsverordnung	154
(aa) Anforderungen an die Rechtsverordnung	154
(bb) Die Verordnung zur Inkraftsetzung von SOLAS	156
(cc) Rechtsfolge: SOLAS innerstaatlich mit Rang einer Rechtsverordnung	158
(3) Zwischenergebnis	159
(4) Annex: Der geltende Text der Übereinkommen	159
b) Innerstaatliche Anwendung der Übereinkommen	160
(1) Die Funktion des Seearbeitsgesetzes und weiterer Rechtsverordnungen	162
(a) Überführung materiell-rechtlicher Standards von STCW in Bezug auf die Schiffsbesatzung	162
(aa) SeeArbG	162
(bb) See-BV, See-BAV und MariMedV	162
(cc) SchBesV	163
(dd) Zwischenergebnis	163

(b) Nationaler Anwendungsbereich: „Kaufahrteischiffe“	163
(2) Bestehen eines innerstaatlichen Rechtsanwendungsbefehls für SOLAS, LLC und MARPOL (sowie STCW im Übrigen)	164
(a) Rechtsanwendungsbefehl im SchSG?	165
(b) Rechtsanwendungsbefehl in § 5 SchSV?	166
(c) Zweifel an der Rechtmäßigkeit von § 5 SchSV	167
(aa) Anforderungen aus dem Rechtsstaatsprinzip und anderen Verfassungsgrundsätzen	168
(bb) Beurteilung von § 5 Abs. 1 SchSV	171
(d) Zwischenergebnis	173
(3) Eignung der maritimen Übereinkommen zur unmittelbaren Anwendbarkeit	173
(a) Maßstab für die unmittelbare Anwendbarkeit von Völkerrechtsnormen nach der Rechtsprechung und Literatur	173
(b) Beurteilung der unmittelbaren Anwendbarkeit	175
(c) Wortlaut	175
(aa) Wortlaut der einzelnen Regeln	175
(bb) Wortlaut der Artikel	177
(d) Zweck	180
(e) Inhalt	181
(f) Zwischenergebnis	184
(4) Anwendung der Übereinkommen als „allgemeine Regeln des Völkerrechts“ nach Art. 25 Satz 1 GG?	185
(5) Zwischenergebnis zur innerstaatlichen Anwendbarkeit der maritimen Übereinkommen	188
II. Durchsetzung der maritimen Übereinkommen in Deutschland: ausgewählte Rechtsaspekte	188
1. Flaggenstaatliche Aufgaben zur Durchsetzung der maritimen Übereinkommen	188
2. Durchsetzung durch Deutschland als Flaggenstaat	191
a) Besichtigung und Zeugniserteilung	192
b) Zuständige Stellen der deutschen Schifffahrtsverwaltung	193
(1) Besichtigung	193
(2) Zeugniserteilung und Festlegung des Freibords	194
c) Adressaten der materiell-rechtlichen Standards der maritimen Übereinkommen	195
d) Ordnungswidrigkeiten	196
e) Ordnungsrechtliche Eingriffsbefugnisse	196

III. Auswertung: Realisierung vorhandener Spielräume bei der Umsetzung der maritimen Übereinkommen?	197
1. Realisierung von Spielräumen in Bezug auf die materiell-rechtlichen Standards?	197
a) Ausnahmen und Befreiungen: Verwirklichung durch § 7 Abs. 1 SchSV? ..	198
(1) Bezugnahme auf die maritimen Übereinkommen	198
(2) Abweichen von den maritimen Übereinkommen	198
(a) Behördliche Zulassungsentscheidung über „Ausnahmen“	199
(b) Tatbestandliche Voraussetzungen	199
(aa) Problematik: teilweise Widerspruch zu den maritimen Übereinkommen	199
(bb) Anwendung von § 7 Abs. 1 SchSV im Wege völkerrechtsfreundlicher Auslegung	201
(c) Unklarer Anwendungsbereich der „Befreiung“ im Übrigen	203
(d) Fehlende Bestimmung „subsidiär“ zu beachtender Sicherheitsvorschriften	204
b) Standards für Bestandsschiffe	204
2. Realisierung von Spielräumen in Bezug auf die Durchsetzungsvorgaben? ..	205
a) Möglichkeit zur Heranziehung externen Sachverständes bei der Überprüfung von Traditionsschiffen?	205
b) Problematik: persönliche Verpflichtung ehrenamtlich tätiger Betreiber von Traditionsschiffen	205
3. Resümee	206
B. Deutschland als Hafenstaat gegenüber Traditionsschiffen unter fremden Flaggen ..	208
I. Hafenstaatliche Aufgaben zur Durchsetzung der maritimen Übereinkommen ..	208
II. Deutschland als Hafenstaat gegenüber (Traditions-)Schiffen unter fremder Flagge	209
1. Zu erfüllende materiell-rechtliche Standards durch Traditionsschiffe unter fremder Flagge	209
2. Durchsetzungsbefugnisse für Deutschland als Hafenstaat im Einzelnen: Überprüfung, Festhalteverfügungen und Zuständigkeiten	211
III. Traditionsschiffe in der Hafenstaatkontrolle im nordeuropäischen Raum	212
1. Problematik: Fehlende zwischenstaatliche Anerkennung der rechtlichen Einordnung von Traditionsschiffen durch den jeweiligen Flaggenstaat	212
2. Lösungsansatz: Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen nach den Übereinkommen	214
3. Lösungsansatz: Das London MoU 2005	215
4. Bilaterale Lösungsansätze: „Flensburg Fjord Agreement“	217
5. Ergebnis	218
C. Traditionsschiffe unter der Bundesflagge in nationaler Fahrt	218
I. Umsetzung der Anforderungen der EU-Fahrgastsschiffsrichtlinie in Deutschland	218

II. Traditionsschiffe im nationalen Recht	220
1. Definition des Begriffes „Traditionsschiff“	221
a) Begriffliche Anlehnung an das Denkmalschutzrecht	221
b) Kriterien zur Bestimmung eines „Denkmals“ nach Denkmalschutzrecht ..	222
c) Die „Traditionsschiff“-Definition im Detail	224
(1) Erhaltungswert	224
(2) Originalwerkstoffe und Originalzustand	225
(3) Öffentliches Interesse an Präsentation in Fahrt	226
d) Bewertung der nationalen Definition des „Traditionsschiffes“ und eigener Definitionsvorschlag	227
2. (Neugefasste) Innerstaatliche Regelungen für Traditionsschiffe i.S.d. nationa- len Definition	228
a) Abgrenzung des Anwendungsbereiches	228
(1) Abgrenzung gegenüber den maritimen Übereinkommen	229
(2) Abgrenzung gegenüber der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie	230
(3) Abgrenzung gegenüber anderen nationalen Vorschriften	232
(a) Traditionsschiffe mit einer Länge über 55 Meter	232
(b) Kleinere historische Schiffe als Sportboote	233
b) Ausgewählte Rechtsaspekte der neugefassten innerstaatlichen Traditions- schiffregelungen	235
(1) Bauliche und betriebliche Sicherheitsanforderungen und Meeresum- weltschutz	236
(a) Neufassung der nationalen Anforderungen nach dem Vorbild von SOLAS	236
(b) Möglichkeit zur Zulassung von Erleichterungen	237
(aa) Berücksichtigung der historischen Bauweise der Schiffe in Einzelfällen	237
(bb) Möglichkeit zur Zulassung von Ausnahmen	238
(cc) „Gleichwertige Einrichtungen, Hilfsmittel und Maßnahmen“ ..	238
(2) Besichtigung, Zeugniserteilung und die „Dienststelle Schiffssicherheit“ bei der BG Verkehr als verantwortliche Stelle	239
(a) Besichtigung	239
(b) Zeugniserteilung	240
(c) Verantwortliche Stelle: Die „Dienststelle Schiffssicherheit“ bei der BG Verkehr	240
(aa) Die „Dienststelle Schiffssicherheit“ bei der BG Verkehr	241
(bb) Aufgabenzuweisung an die „Dienststelle Schiffssicherheit“ bei der BG Verkehr und Fachaufsicht des BMVI	242
(cc) Problematik: Verstoß der Aufgabenwahrnehmung durch die Dienststelle Schiffssicherheit gegen Art. 87 Abs. 1 Satz 1 GG? ..	243
(α) Rechtsprechung	244
(β) Literatur	244

(γ) Eigene Position	249
(δ) Ergebnis	250
(3) Besetzung und Befähigung	251
(a) Anforderungen an die nautische und technische Besetzung	251
(b) Stellen zur Ausstellung der Befähigungsnachweise	252
(c) Seediensstauglichkeit und medizinische Grundausbildung	253
(d) Anforderungen an Funkpersonal	253
(e) Verantwortlichkeit für die Besetzung	253
(f) Erforderlichkeit eines Schiffsbesatzungszeugnisses an Bord	254
(4) Betriebsvorschriften: Betrieb zu „ideellen Zwecken“ und wirtschaftliche Nutzung	254
(a) Betrieb zu „ideellen Zwecken“	255
(b) Vorgaben für die Einnahme und Verwendung wirtschaftlicher Mittel	256
(c) Nachweis des Betriebs zu ideellen Zwecken und der Mittelverwendung	258
(aa) Nutzungskonzept und Prüfbericht	258
(bb) Prüfbericht auch bei Betrieb eines Traditionsschiffes durch einen gemeinnützigen Verein?	258
(d) Kritik: Notwendigkeit der Betriebsvorschriften zur Abgrenzung gegenüber der Fahrgastschiffahrt?	260
(aa) Erhaltungswert im Sinne des Denkmalschutzrechtes	261
(bb) Äußerliche Erkennbarkeit des Schiffsalters	262
(cc) Eingeschränkte erwerbswirtschaftliche Nutzung	262
(dd) Kritische Würdigung	262
(α) Betriebsvorschriften als (weiterer) Sachgrund für Differenzierung nicht erforderlich	262
(β) Vergleich mit Definition eines Kfz-Oldtimers	263
(γ) Sachfremdheit des Kriteriums der erwerbswirtschaftlichen Nutzung als Differenzierungsgrund	265
(δ) Ergebnis	265
3. Resümee: Rechtspolitische Bewertung der neugefassten innerstaatlichen Regelungen für Traditionsschiffe	265

3. Teil

Fazit und Ausblick	269
Literaturverzeichnis	272
Sachverzeichnis	279

Abkürzungsverzeichnis

10. ProdSV	Zehnte Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz – Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder vom 29. November 2016 (BGBl. I, S. 2668)
AO	Abgabenordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 2002 (BGBl. I, S. 3866; 2003 I, S. 61), die zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (BGBl. I, S. 2639) geändert worden ist
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BG Verkehr	Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation
BGBl.	Bundesgesetzblatt (zitiert nach (Jahr), Teil und Seite)
BGVGebV	Gebührenverordnung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation vom 18. Juli 2013 (BGBl. I, S. 2713), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 7. März 2018 (BGBl. I, S. 237) geändert worden ist
BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BR-Drucks.	Bundesratsdrucksache (zitiert nach fortlaufender Nr./Jahr)
BRZ	Bruttoraumzahl
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BSU	Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
BT-Drucks.	Bundestagsdrucksache (zitiert nach Legislaturperiode/fortlaufender Nr.)
CCSS	Code für die Sicherheit von Frachtschiffen in der Karibik (<i>Code of Safety for Cargo Ships operating in the Caribbean</i>) von 1996, in der Fassung von April 2002 (zitiert nach Kapitel/Regel)
ESTG	Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I, S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 6 Abs. 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2018 (BGBl. I, S. 2672) geändert worden ist
FlaggRG	Flaggenrechtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I, S. 3140), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 134 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I, S. 1666) geändert worden ist
FIRV	Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I, S. 1389), die zuletzt durch Artikel 178 des Gesetzes vom 29. März 2017 (BGBl. I, S. 626) geändert worden ist
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I, S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. Juli 2017 (BGBl. I, S. 3090) geändert worden ist
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GGO	Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2000 (GMBL. 2000, S. 526), zuletzt geändert durch Beschluss vom 1. September 2011 (GMBL. 2011, S. 576)

GOBT	Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Juli 1980 (BGBl. I, S. 1237), zuletzt geändert laut Bekanntmachung vom 12. Juni 2017 (BGBl. I, S. 1877)
GSHW e.V.	Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.
GYIL	German Yearbook of International Law
IMO	Internationale Seeschiffahrts-Organisation (<i>International Maritime Organization</i>)
IMO-Übereinkommen	Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation vom 6. März 1948 (BGBl. 1965 II, S. 320) in der Fassung von 1986 (BGBl. 1986 II, S. 423)
LLC	Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 vom 5. April 1966 (BGBl. 1969 II, S. 249), geändert durch das Protokoll von 1988 (BGBl. 1994 II, S. 2457 i.V.m. dem Anlagenband BGBl. II, Nr. 44, vom 27. September 1994, S. 1) (Regeln der Anlagen zitiert nach Kapitel/Regel, ggf. Absatz)
LSA-Code	Internationaler Rettungsmittel-Code vom 4. Juni 1996 (Entschließung MSC.48(66)) (BAnz. 1998 Nr. 118a vom 1. Juli 1998).
MariMedV	Maritime-Medizin-Verordnung vom 14. August 2014 (BGBl. I, S. 1383), die durch Artikel 13 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I, S. 2581) geändert worden ist
MARPOL	Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (BGBl. 1982 II, S. 4), geändert durch das Protokoll von 1978 (BGBl. 1984 II, S. 230; BGBl. 1985 II, S. 868; BGBl. 1993 II, S. 2410) (Regeln der Anlagen zitiert nach Anlage/Regel, ggf. Absatz)
MoU	Memorandum of Understanding
MSC	Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (<i>Maritime Safety Committee</i>)
OSV-Code	Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt vom 25. November 2016 (Entschließung MSC.418(97)) (VkB1. 2017, S. 208)
RGBl.	Reichsgesetzblatt (zitiert nach Jahr, Teil und Seite)
Richtlinie 2009/16/EG	Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenausschiffungskontrolle (ABl. L 131 vom 28.05.2009, S. 57)
Richtlinie 2009/45/EG	Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung) (ABl. L 163 vom 25.06.2009, S. 1).
SchBesV	Schiffsbesetzungsverordnung vom 18. Juli 2013 (BGBl. I, S. 2575), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I, S. 2581) geändert worden ist
SchRegO	Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1994 (BGBl. I, S. 1133), die zuletzt durch Artikel 29 des Gesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I, S. 2208) geändert worden ist
SchSG	Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I, S. 2860), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Dezember 2018 (BGBl. I, S. 2701) geändert worden ist

SchSV	Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I, S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. Dezember 2018 (BGBl. I, S. 2701) geändert worden ist
SeeArbG	Seearbeitsgesetz vom 20. April 2013 (BGBl. I, S. 868), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. November 2018 (BGBl. I, S. 2012) geändert worden ist
SeeAufgG	Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I, S. 1489), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I, S. 2190) geändert worden ist
SeeAufgG 1977	Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I, S. 1314)
See-BAV	See-Berufsausbildungsverordnung vom 10. September 2013 (BGBl. I, S. 3565), die durch Artikel 560 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I, S. 1474) geändert worden ist
See-BG	See-Berufsgenossenschaft
See-BV	Seeleute-Befähigungsverordnung vom 8. Mai 2014 (BGBl. I, S. 460), die durch Artikel 66 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I, S. 1257) geändert worden ist
SeeSchStrO	Seeschiffsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I, S. 3209; 1999 I, S. 193), die zuletzt durch Artikel 2 § 12 der Verordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I, S. 1398) geändert worden ist
SeeSpBootV	See-Sportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I, S. 3457), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 7. März 2018 (BGBl. I, S. 237) geändert worden ist
SeeUmwVerhV	See-Umweltverhaltensverordnung vom 13. August 2014 (BGBl. I, S. 1371), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Februar 2018 (BGBl. I, S. 210) geändert worden ist
SGB VII	Das Siebte Buch Sozialgesetzbuch – Gesetzliche Unfallversicherung – (Artikel 1 des Gesetzes vom 7. August 1996, BGBl. I, S. 1254), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 11. Dezember 2018 (BGBl. I, S. 2387) geändert worden ist
SiRi	Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Februar 2000 (VkB. 2000, S. 57; Dok Nr. B 8135 [Sonderdruck]), zuletzt geändert am 12. März 2003 (VkB. 2003, S. 205) in der bis zum 14. März 2018 geltenden Fassung.
SOLAS	Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (BGBl. 1979 II, S. 143), geändert durch das Protokoll von 1988 (BGBl. 1994 II, S. 2458 i.V.m. dem Anlagenband zum BGBl. II, Nr. 44, vom 27. September 1994, S. 43) (Regeln der Anlage zitiert nach Kapitel/Regel, ggf. Absatz)
SportSeeSchV	Sportseeschifferscheinverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. März 1998 (BGBl. I, S. 394), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 3. Mai 2017 (BGBl. I, S. 1016) geändert worden ist
SPS-Code	Code über die Sicherheit von Spezialschiffen (Entschließung MSC.266(84)), angenommen am 13. Mai 2008 (VkB. 2009, S. 84), zuletzt geändert durch Rundschreiben MSC.183(79) (VkB. 2009, S. 272)

SRÜ	Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II, S. 1798)
STCW	Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 7. Juli 1978 (BGBl. 1982 II, S. 298), geändert durch die EntschlieÙung 1 vom 25. Juni 2010 (sog. Änderungen von Manila; BGBl. 2013 II, S. 935) (Regeln der Anlage zitiert nach Kapitel/Regel, ggf. Absatz)
STCW-Code	Code für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 7. Juli 1995 (EntschlieÙung 2 zum Schlussakt der Vertragsstaatenkonferenz zum STCW-Übereinkommen von 1995; Anlagenband BGBl. II, Nr. 26, vom 25. Juni 1997), in der Fassung der EntschlieÙung 2 vom 25. Juni 2010 (sog. Änderungen von Manila; Anlagenband BGBl. II, Nr. 18, vom 4. Juli 2013, S. 753)
StVZO	StraÙenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I, S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2017 (BGBl. I, S. 3723) geändert worden ist
StVZO (alt)	StraÙenverkehrs-Zulassungs-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I, S. 1793), geändert durch die 25. Verordnung zur Änderung straÙenverkehrsrechtlicher Vorgaben vom 22. Juli 1997 (BGBl. I, S. 1889)
SUG	Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I, S. 390), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 8 des Gesetzes vom 10. März 2017 (BGBl. I, S. 410) geändert worden ist
VkBl.	Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur)
WaStrG	BundeswasserstraÙengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I, S. 962; 2008 I, S. 1980), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I, S. 2237) geändert worden ist
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
WVRK	Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge vom 23. Mai 1969 (BGBl. 1985 II, S. 926 und BGBl. 1987 II, S. 757)
YBILC	Yearbook of the International Law Commission

Einleitung

A. „Traditionsschiffe“ – Die „Oldtimer“ der Seefahrt“¹

Seit etwa fünf Jahrzehnten gibt es ein größer werdendes Interesse an der Erhaltung historischer Schiffe. Mit der immer schneller voranschreitenden technischen Entwicklung werden mehr und mehr ältere Fahrzeuge der Berufsschiffahrt² außer Dienst gestellt. Da Schiffe nach einer Außerdienststellung in aller Regel schnell abgewrackt werden, verschwinden zum Teil ganze Dienstreihen innerhalb kürzester Zeit. Neue Schiffe – auch privat genutzte Schiffe – werden jedoch in anderer Form gebaut, sodass die Bauart, Ausstattung und auch das Erscheinungsbild älterer Schiffe unwiederbringlich verloren gehen. Ein anschauliches Beispiel für dieses Phänomen stellen historische Großsegler da, von denen es heute nur noch einzelne Exemplare gibt, wie die „Alexander von Humboldt“, die „Gorch Fock“ oder die „Passat“.

Dem Verschwinden historischer Schiffe traten und treten bis heute Liebhaber der Schiffe entgegen, indem sie diese erwerben und erhalten. Oftmals werden die historischen Schiffe dabei nicht (nur) für private Zwecke genutzt, sondern nach der Art von Museumsstücken, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollen. Die Schiffe sollen als „lebende Exponate“ Zeugnis ablegen über die Aspekte der Seeschiffahrts-, Kultur-, Handels-, Handwerks- und Technikgeschichte, die sie verkörpern. Zu diesem Zweck geht es den Bewahrern der Schiffe – ähnlich den Besitzern von Kraftfahrzeug-Oldtimern – besonders darum, die Schiffe, ggf. nach einer umfangreichen Renovierung oder sogar einem Umbau, soweit als möglich in Fahrt zu halten bzw. wieder neu in Fahrt zu bringen. Der Leitsatz von der „Erhaltung maritimen Erbes durch die Präsentation der Schiffe in Fahrt“³ ist inzwischen fest etabliert. Da es Aufgabe und Anspruch der historischen Schiffe ist, ihr maritimes Erbe wie eine Tradition zu bewahren und weiterzugeben, hat sich für sie der Begriff „Traditionsschiff“ eingebürgert.⁴

¹ Der Titel ist dem Aufsatz „Gefahren durch ‚Oldtimer‘ der Seefahrt“ entnommen. *Lau, VersR* 1987, 1065 (1065).

² Der „Berufsschiffahrt“ werden in der Regel die Fahrzeuge der Handelsschiffahrt, d. h. v. a. Frachtschiffe, gewerblich betriebene Fahrgastschiffe, die Fischereischiffahrt sowie sonstige Arbeitsschiffe, etwa Lotsenschiffe oder Schlepper, zugeordnet.

³ Vgl. etwa OVG Hamburg, Beschluss vom 8. Oktober 2009 – 1 Bs 174/09 –, Rn. 8, zitiert nach juris.

⁴ Eine allgemeingültige Definition des Begriffes „Traditionsschiff“ existiert nicht. Dem Begriff werden faktisch ganz unterschiedliche Schiffgruppen zugeordnet, die lediglich das

Die historischen Schiffe sind heute ein fester Bestandteil vieler sog. maritimer Großereignisse und aus den deutschen und auch europäischen Häfen kaum mehr wegzudenken.⁵ In vielen Häfen gibt es spezielle sog. Museumshäfen, die den historischen Schiffen einen passenden Liegeplatz und die notwendige Ausstattung und Handwerkseinrichtungen bieten. Allein in deutschen Museumshäfen sollen nach Darstellung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen e.V. (AGDM) heute rund 300 historische Schiffe liegen.⁶ Die European Maritime Heritage (EMH), eine Nichtregierungsorganisation für private Eigentümer historischer Schiffe und maritime Museen, die als Dachverband der europäischen Flotte von Traditionsschiffen fungiert, schätzt, dass in europäischen Gewässern etwa 5.000 solcher Schiffe in Fahrt sind.⁷

Mit der über die vergangenen Jahrzehnte angewachsenen Zahl noch bzw. wieder in Fahrt befindlicher historischer Schiffe stellte sich mit der Zeit zwangsläufig die Problematik der Betriebssicherheit dieser Schiffe, u. a. auch, da es Seeunfälle mit ihnen gab.⁸ Aus dieser Problematik resultierte die Frage, ob und ggf. welchen Schiffssicherheitsvorschriften die historischen Schiffe unterliegen. Auch im deutschen Rechtsraum wurde gegen Ende der 1980er Jahre für die damals bereits unter dem Namen „Traditionsschiffe“ bekannten historischen Schiffe Regulierungsbedarf für (nationale) Sicherheitsvorschriften gesehen.⁹ Schnell zeichnete sich dabei die

übergeordnete Merkmal der „Historizität“ im weitesten Sinne verbindet. Die Bezeichnung „Traditionsschiff“ ist dabei ein Begriff aus der deutschen Rechtsordnung (in englischsprachigen Rechtskreisen existiert teilweise der korrespondierende Begriff „*traditional ships*“ oder „*traditional [sea] vessels*“, wobei allerdings nicht alle Rechtskreise für historische Schiffe einen eigenen Begriff verwenden). Die deutsche Rechtsordnung verlangt für die Zuordnung eines Schiffes unter den Begriff „Traditionsschiff“ die Erfüllung bestimmter Anforderungen (dazu ausführlich im 2. Teil der vorliegenden Arbeit unter Punkt C. II. 1.). Da diese Definition den Untersuchungsbereich der vorliegenden Arbeit von Beginn an stark einschränken würde, wird nachfolgend unter D. I. der Begriff des „Traditionsschiffes“ für diese Arbeit gesondert definiert. Bis dahin werden die Schiffe als „historische Schiffe“ bezeichnet.

⁵ Auch einige Staaten weltweit führen kleinere oder größere Flotten von historischen Schiffen unter ihren Flaggen, namentlich etwa Kanada oder Australien.

⁶ Die AGDM verweist hinsichtlich dieser Zahl auf ein – freilich informell geführtes – Schiffsregister des Schiffshistorischen Archives Flensburg, abrufbar auf dem Internetauftritt des Archives unter www.schiffshistorisches-archiv.de/schiffsdatenbank.

⁷ So die Darstellung auf einem Internetauftritt der EMH, abrufbar unter european-maritime-heritage.org/docs/sc/NewMOUSouthAnnex_II.pdf, S. 2: „... *In Europe as a whole it is estimated that more than 5000 vessels of historic interest and regional character ply their home waters today* ...“.

⁸ Sehr instruktiv zur Problematik insgesamt mit Blickwinkel aus dem Jahr 1987 siehe den Aufsatz „Gefahren durch ‚Oldtimer‘ der Seefahrt“ von Lau, VersR 1987, 1065 (1065 ff.).

⁹ Nach Darstellung der Gemeinsamen Kommission für Historische Wasserfahrzeuge e.V. (GSHW e.V.), dem (nach eigener Darstellung) Dachverband für deutsche „Traditionsschiffe“ in Fahrt, war die Kollision des außer Dienst gestellten Feuerschiffes Elbe 3 mit einem russischen Tankschiff vor der Schleuseneinfahrt Kiel Holtenau im Jahr 1989 schlussendlich der Auslöser dafür, dass auf Seite der zuständigen staatlichen Stellen die Notwendigkeit zum Erlass eigener Schiffssicherheitsvorschriften für historische Schiffe als gegeben gesehen wurde. Die

Fragestellung ab, ob und in welcher Form historische Schiffe unter bestehende Sicherheitsvorschriften einzuordnen sind bzw. inwieweit für sie Sonderregelungen geschaffen werden.

B. Gegenstand der Untersuchung

I. Problemaufriss und übergeordnete Fragestellung

Soweit historische Schiffe bei Fahrten Gäste an Bord nehmen, ist es notwendig, dass sie einen entsprechenden Sicherheitsstandard aufweisen, um Gefahren für Leib und Leben so weit als möglich auszuschließen. Die Notwendigkeit eines Sicherheitsstandards spricht ganz wesentlich dafür, dass historische Schiffe wie jedes andere Schiff bestehende internationale, unionsrechtliche sowie nationale Sicherheitsvorschriften einhalten müssen. Dies bringt allerdings den Konflikt mit sich, dass von den historischen Schiffen die Erfüllung moderner Sicherheitsstandards gefordert wäre. Doch historische Schiffe sind nicht nach zeitgemäßen technischen Standards gebaut, etwa mit einer Unterteilung durch wasserdichte Schotten oder mit automatisch auslösbaren Aussetzvorrichtungen für Rettungsboote. Zudem verfügen sie nicht oder nicht in vergleichbarem Maß über moderne Technik und Ausstattung, wie Bugstrahlruder oder Navigationsausrüstung heutigen Standards. Oftmals kann die Einhaltung moderner technischer Standards auf historischen Schiffen dabei auch nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang nachträglich hergestellt werden. Entweder ermöglicht die Bauart des Schiffes einen Umbau oder eine Nachrüstung bereits rein faktisch nicht, oder durch einen entsprechenden Umbau oder eine Ergänzung würde der historische Charakter des Schiffes zerstört. Nicht selten würde ein Umbau oder eine Nachrüstung auch wirtschaftlich in keinem maßvollen Verhältnis stehen oder wäre zumindest für die Betreiber der historischen Schiffe nicht finanzierbar.

Sind die Ziele der Schiffssicherheit – auf der einen Seite – und der Erhaltung maritimen Erbes durch die Präsentation historischer Schiffe in Fahrt – auf der anderen Seite – dennoch miteinander vereinbar? Dieser (übergeordneten) Fragestellung wird sich die vorliegende Arbeit schrittweise nähern.

II. Historische Schiffe und modernes Schiffssicherheitsrecht

Bereits die sich vorab stellende Frage, welche Sicherheitsvorschriften überhaupt für historische Schiffe maßgeblich sind, ist nicht ohne weiteres zu beantworten. Die

Initiative zur Schaffung gesonderter Sicherheitsvorschriften ging dabei auch von den Betreibern der Schiffe selbst aus, die auf die Besonderheiten ihrer Schiffe und den daraus resultierenden Bedarf nach entsprechenden Sonderregelungen verwiesen. Ausführlich zur „Chronologie der Sonderregelungen für Traditionsschiffe in Deutschland 1989 bis 2009“ auf dem Internetauftritt der GSHW e.V. unter www.gshw.de/de/Historie.html.