

Marstal, 03.10.2009

Die Sonderregelungen der Dänischen Seefahrtbehörden für große, ausländische Chartersegler

Liebe Lene Espersen (Ministerin für Ökonomie und Gewerbe, DK)

Liebe Carina Christensen (Ministerin für Kultur, DK)

Unter dem Namen „Black Flag“ versammelten sich am Donnerstag den 16. September 2009 mehr als 25 große, ausländische Chartersegler im Hafen zu Marstal um gegen die Regeln der dänischen Seefahrtbehörden zu protestieren. Diese haben, den Teilnehmern zufolge, in der Realität das Anlaufen dieser schönen Schiffe in dänischen Häfen unmöglich gemacht, weil die Regeln das Segeln dieser Schiffe in dänischen Fahrwassern nur mit bis zu 12 Passagieren an Bord gestatten, obwohl diese Schiffe nur mit einer wesentlich höheren Anzahl an Passagieren zu betreiben sind und dies von den Heimatländern der Schiffe gestattet ist.

Beispielsweise war der holländische Schoner „Regina Maris“ im letzten Winter mit 30 deutschen Schülern auf Cuba und in Panama unter dem Segen der Seefahrtbehörden beider Länder. Der Schoner darf auch mit der gleichen Anzahl an Passagieren nach Schweden segeln aber auf Grund der dänischen Sonderregelungen darf er nicht zum Beispiel nach Marstal kommen.

Beigefügt findest du die Dokumente, die mir im Zuge der Protestveranstaltung überreicht wurden zur Weitergabe an die Ministerien für respektive Kultur und Gewerbe.

Als Bürgermeister einer Inselkommune mit stolzen Seefahrtstraditionen stütze ich das Anliegen auf die unglückselige Situation aufmerksam zu machen, in der strenge, dänische Sonderregelungen offenbar der Anwesenheit schöner, alter Segelschiffe in dänischen Fahrwassern entgegen stehen und damit den Einnahmen dänischer Häfen, der dänischen Tourismusbranche und der Bewahrung des Kulturerbes, das diese Schiffe darstellen.

Mit freundlichen Grüßen

Jørgen Otto Jørgensen
Bürgermeister Gemeinde Ærø

Seite 1 von 2
Sagsnr. 492-2009-8379
Dok.nr. 492-2009-29368

Übersetzung Christof Lange

Lieber Jørgen Otto Jørgensen

Vielen Dank für deinen Brief vom 3. Oktober 2009 über die Veranstaltung der Chartersegelschiffe „Black Flag“ am 16. September 2009 im Hafen zu Marstal.

Ich habe mit der Kultusministerin abgesprochen, dass ich deinen Brief beantworte, da du zu allererst einen Kommentar zur Frage der Ansprüche an die Sicherheit, die wir von dänischer Seite an diese Schiffe stellen, wünschst.

Die dänische Regierung teilt den Wunsch die alten, traditionellen Schiffe als Repräsentanten des maritimen Kulturerbes zu bewahren.

Gewerbliche Fahrt mit Passagieren auf traditionellen Schiffen zu erlauben ist aber nicht nur eine Frage der Erhaltung eines maritimen Kulturdenkmales sondern auch die Frage danach, wie wir die Sicherheit der Passagiere gewährleisten können.

Bei kommerzieller Nutzung dieser Schiffe zu regulärer Passagierfahrt zwischen ausländischen und dänischen Häfen oder zwischen dänischen Häfen ist es wichtig sich klar zu machen, dass es sich um betagte Schiffe gebaut nach älteren Sicherheitsstandards handelt, welche nicht die heutigen Sicherheitsanforderungen an Passagierschiffe erfüllen. Zum Beispiel würden sich diese Schiffe typischerweise im Falle einer Leckage nicht über Wasser halten können, noch sind sie gebaut einem Brand zu widerstehen. Solche Ereignisse könnten sich deshalb schnell zu einer Katastrophe entwickeln.

Die Angelegenheit verkompliziert sich bei ausländischen Schiffen, wo es schwer fällt zu erwägen, unter welchen Voraussetzungen und nach welchen Regeln sie in ihren Flaggenstaaten zugelassen wurden.

Die Sicherheit der Passagierschiffe, die gewerblich genutzt werden und dänische Häfen anlaufen muss in Ordnung sein, ob sie nun alt oder neu sind. Darum ist es uns wichtig, dass die Schiffe anerkannten internationalen Sicherheitsstandards und EU-Regeln auf diesem Gebiet entsprechen. Traditionelle Schiffe, welche diese Regeln in Zusammenhang mit gewerblicher Nutzung nicht erfüllen können oder wollen, können nach dem sogenannten „London Memorandum of Understanding“ weiterhin an Veranstaltungen in „fremden“ Häfen, z.B. in Dänemark, den Niederlanden und Deutschland teilnehmen. Die Schiffe dürfen aber höchstens 12 Passagiere auf der internationalen Reise zur Regatta mitnehmen. Denn international werden Schiffe mit mehr als 12 Gästen als Passagierschiffe betrachtet. Sie können aber während einer solchen Veranstaltung nach konkreter Prüfung und eventuellen ergänzenden Forderungen durch den Hafenstaat kurze, lokale Fahrten mit mehr als 12 Passagieren machen.

Auf einem Treffen niederländischer, deutscher und dänischer Seefahrtbehörden im Oktober 2008 bestand Einigkeit darüber, dass die Erfüllung der „London MoU“-standards Voraussetzung für das gewerbliche Anlaufen ihrer jeweiligen Häfen ist.

Wie aus dem von dir gesendeten Material hervorgeht, sind besonders die Eigner niederländischer Segelschiffe unzufrieden mit der Umsetzung der trilateralen Absprachen durch Dänemark. Diese Angelegenheit wurde deshalb einem dänischem Gericht vorgelegt und die Kampagne in Marstal muss auch in diesem Licht betrachtet werden. Ein Urteil des Gerichtes steht immer noch aus.

Ich kann darüber informieren, dass die Kommission im Zusammenhang mit einer Überarbeitung der Passagierschiffsdirektive im Sommer Überlegungen eingeleitet hat, die einst zu gemeinsamen Regeln auf EU-Ebene hinsichtlich traditioneller Schiffe führen könnten.

Von dänischer Seite werden wir aktiv an der Revision teilnehmen um die nötigen Sicherheitsstandards für diese Schiffe bei gewerblicher Nutzung zu sichern. Für uns wird die Sicherheit der Passagiere immer an erster Stelle stehen.

Mit freundlichen Grüßen
Lene Espersen

Übersetzung: Christof Lange

Die Ministerin verleihlt, ähnlich früherer Äußerungen der Beamten, in Wirklichkeit einem Misstrauen gegenüber den Standards, oder eigentlich, Zulassungen ausländischer Schiffe Ausdruck. „Die Angelegenheit verkompliziert sich bei ausländischen Schiffen, wo es schwer fällt zu erwägen, unter welchen Voraussetzungen und nach welchen Regeln sie in ihren Flaggenstaaten zugelassen wurden.“ Das ist vor allem eine Misstrauenserklärung an die niederländischen Seefahrtbehörden, Holland wird so zur Seefahrtnation zweiter Klasse erklärt – dies hat weder Hand noch Fuß. Holländer sind keine Seeräuber.

Es wird, ganz richtig, festgestellt, dass die Schiffe nicht den Forderungen, gestellt an moderne und neu gebaute Schiffe, entsprechen. Das ist eine Milchmädchenrechnung. Und hier scheiden sich auch die Geister. Wenn die niederländischen Behörden einem Schiff wie beispielsweise der „Regina Maris“ weltweite Fahrt mit 30 Passagieren gestatten, so erlaubt Dänemark dem selben Schiff mit ebenso vielen Gästen nicht die vergleichsweise kurzen Fahrten zwischen deutschen und dänischen Häfen. Nachgerade mystisch wirkt die Bemerkung, dass „Sie (...) aber während einer solchen Veranstaltung (...) kurze, lokale Fahrten mit mehr als 12 Passagieren machen“ könnten, also das Überfahren der Grenzen das Risiko einer Seereise in den Augen der DMA ändert? Auch steigt die Wahrscheinlichkeit eines Unglücks auf See nicht mit der Anzahl der Passagiere. Wichtig sind Art und Umfang der Rettungsmittel die im Notfall zur Verfügung stehen.

Entscheidend ist, dass genug zertifizierte Überlebens- und Rettungsausrüstung an Bord ist, sonst würde eine weltweit anerkannte Seefahrtsnation wie die Niederlande niemals solch ein Segelschiff zur Fahrt zulassen.

Vom Ruder eines dänischen Chartersegelschiffes entbehrt die Haltung der DMA jeder Logik. Wie kann es gefährlicher sein einen schwedischen Hafen anzulaufen als z.B. direkt nach Bornholm zu fahren? Oder die Fahrt im deutschen Teil der Flensburger Förde für unsicherer halten als im dänischen?

Doch erkennt man im Kommentar des Ministeriums, das „im Zusammenhang mit einer Überarbeitung der Passagierschiffsdirektive im Sommer Überlegungen eingeleitet hat, die einst zu gemeinsamen Regeln auf EU-Ebene hinsichtlich traditioneller Schiffe führen könnten“ Einsicht in den internationalen Charakter der Charterfahrt und die Notwendigkeit über die Grenzen hinweg zu kommunizieren und zu handeln.

Mit freundlichen Grüßen

Erik Kroman

Übersetzung: Christof Lange