

Neunzehnte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Neunzehnte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (SchSAnpV) ändert die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz (SchSG), die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV), die See-Sportbootverordnung (SeeSpbootV), die Anlage zum Seeaufgabengesetz (SeeAufgG), die Sportseeschifferscheinverordnung (SportSeeSchiffV) und die Schiffsausrüstungsverordnung (SchAusrV).

Durch die Änderungen in der Anlage zum SchSG (Artikel 1) werden die internationalen und europäischen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland zur Weiterentwicklung der Sicherheit des Seeverkehrs und des Meeresumweltschutzes in nationales Recht umgesetzt und individuelle Verhaltenspflichten begründet. Die Verordnung dient der Aktualisierung und redaktionellen Anpassung der einschlägigen Rechtsvorschriften in Bezug auf die innerstaatliche Umsetzung der von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beschlossenen Änderung der zentralen schiffssicherheitsrechtlichen IMO-Übereinkommen und Codes, technischen Vorschriften und Normen sowie der einheitlichen Auslegungen von Konstruktionsvorschriften.

II. Wesentlicher Inhalt der Verordnung

Artikel 1 des vorliegenden Verordnungsentwurfs ändert die Anlage zum SchSG zur Überführung internationaler Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften in deutsches Recht.

Im Umweltbereich sind insbesondere die Entschlüsse der IMO hervorzuheben, mit denen Daten für das Inkrafttreten von Neuregelungen des MARPOL-Übereinkommens festgelegt werden. Hierzu zählen die Entschlüsse MEPC.275(69), die das Datum für das Inkrafttreten des Einleitverbots für Abwässer von Fahrgastschiffen im Sondergebiet Ostsee nach Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens angibt, sowie MEPC.280(70), die das Inkrafttreten des weltweiten Schwefelgrenzwerts nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens regelt. Zudem werden durch die vorliegende SchSAnpV zahl-reiche Änderungen und Neufassungen von Richtlinien zu den weiteren Anlagen des MARPOL-Übereinkommens und zum Ballastwasser-Übereinkommen in die Anlage zum SchSG aufgenommen. Diese betreffen beispielsweise die Berechnung des erreichten und vorgeschriebenen Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten, die Richtlinien für Abgasreinigungssysteme (beides MARPOL-Anlage VI), die Richtlinien für die Anwendung von Ausflusnormen und die Leistungsprüfungen von Abwasser-Aufbereitungsanlagen (MARPOL-Anlage IV) sowie die Richtlinien für die Risikobewertung nach Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens (G7) (Ballastwasser-Übereinkommen).

Ferner wurde in der Anlage zum SchSG die Richtlinie (EU) 2017/2109 zur Änderung der Fahrgastregistrierungsrichtlinie (Richtlinie 98/41/EG) umgesetzt. Die Anzahl und bei längeren Fahrten auch die Daten der Personen auf Fahrgastschiffen werden künftig elektronisch registriert und gemeldet, so dass die zuständigen Behörden bei Such- und Rettungseinsätzen nach einem Unfall sofort diese Daten zur Verfügung haben.

Mit Artikel 2 wird unter anderem die Entschlüsse MSC.402(96) umgesetzt, die „Anforderungen an Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten enthält, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen“, die über die in der Entschlüsse MSC.404(96) enthaltenen Ergänzungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (SOLAS-Übereinkommen) verbindlich gemacht werden. Die Anforderungen beschreiben Verfahren zur Instandhaltung von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten sowie den Aussetzvorrichtungen. Insbesondere enthalten die Anforderungen die Regel, dass eingehende Überprüfungen, Funktionsprüfungen,

Reparaturen und Überholung von Ausrüstung nur vom Hersteller oder autorisierten Dienstleistern vorgenommen werden, und sehen Kriterien für die Autorisierung von Dienstleistern vor. Diese Neuerung soll bewirken, die häufigen Unfälle bei Rettungsmitteltests und Rettungsmiteleinsätzen zu minimieren. Es ist beabsichtigt, dass die deutsche Verwaltung die Autorisierung durch die in Deutschland anerkannten Organisationen akzeptiert und keine eigenständige Autorisierung vornehmen wird.

Die aktuellen Änderungen der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe stellen den ersten Schritt einer umfassenden Änderung des entsprechenden Sicherheitsregimes dar. Dabei dienen die aktuellen Änderungen primär der Bereinigung und der Klarstellung der bestehenden Vorschriften. So werden Fallgruppen mit sehr spezifischen Anforderungen aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie gestrichen, insbesondere die besonders diversifizierte Gruppe der kleinen Fahrgastschiffe. Dementsprechend gelten nunmehr wieder die nationalen Anforderungen nach Teil 1 der Anlage 1a der SchSV, dessen Standard dem bisherigen Standard des EU-Rechts entspricht. Daneben ordnet die Richtlinie die Befugnisse der Kommission zum Erlass von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten neu, unter anderem um eine schnelle Anpassung an technische Entwicklungen insbesondere bei der IMO zu ermöglichen. Inhaltliche Änderungen, insbesondere des technischen Schiffssicherheitsstandards von Fahrgastschiffen, sind in den aktuellen Änderungen nicht enthalten und sollen im Rahmen von der Kommission zu erlassenden Rechtsakten erfolgen. Dabei kündigt die Kommission an, sich bei der Überarbeitung der Vorschriften mehr an den Vorgaben der IMO zu orientieren.

Darüber hinaus wird die Bezeichnung „für Sport- und Freizeitzwecke“ in der SchSV und in der SeeSpbootV geändert (Artikel 3) und damit begrifflich konkretisiert. Mit der Präzisierung des Verwendungszwecks „ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke“ soll sichergestellt werden, dass Fahrzeuge die von Vereinen und Privatpersonen zielgerichtet zum Beispiel im Bereich des Umweltschutzes, der Seenotrettung, inklusive Beobachtungsmissionen, oder anderer humanitärer Zwecke eingesetzt werden, risikogerecht nach dem auch für die Berufsschifffahrt geltenden Recht zu behandeln sind. Die besagten Fahrzeuge müssen deshalb in der Folge über ein Schiffssicherheitszeugnis verfügen bevor sie betrieben werden dürfen, womit den allgemeinen schiffssicherheitsrechtlichen Anforderungen Rechnung getragen wird.

Artikel 4 aktualisiert die Anlage zum SeeAufgG indem in die Nummer 2 der Anlage die aktuellsten national in Kraft gesetzten Änderungen des MARPOL-Übereinkommens aufgenommen werden.

In Artikel 5 soll die Zusammensetzung der Prüfungskommission für die theoretische Prüfung zum Erwerb des Sportküstenschifferscheins der Zusammensetzung der Prüfungskommission für die praktische Prüfung zum Erwerb des Sportküstenschifferscheins angeglichen werden.

Die Änderung der SchAusrV (Artikel 6) dient in erster Linie der redaktionellen Bereinigung.

Artikel 7 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

III. Alternativen

Zu der Änderung in Artikel 2 Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa, Nummer 8 Buchstabe e Doppelbuchstabe bb, Nummer 8 Buchstabe f Doppelbuchstabe bb und Artikel 3 Nummer 1 ergeben sich keine Alternativen. Nachdem die bisherige Rechtsauslegung der Verwaltung und dementsprechende Verwaltungspraxis durch die Gerichte nicht bestätigt wurde, ist es einzig durch eine Anpassung des Wortlauts der Norm möglich das durch das Schiffssicherheitsrecht intendierte Schiffsicherheitsniveau zu gewährleisten.

Auch darüber hinaus ergeben sich keine Alternativen. Die geänderten und neu eingeführten Aufgaben beruhen auf europa- und völkerrechtlichen Verpflichtungen Deutschlands.

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, insbesondere mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982, vereinbar.

V. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Umstellung der Meldungen über die Anzahl der Personen an Bord und auch über deren personenbezogenen Daten bei längeren Fahrten auf Fahrgastschiffen auf elektronische Verfahren stellt eine Verwaltungsvereinfachung dar. Sie ermöglicht den zuständigen Behörden bei einem Unfall eines Fahrgastschiffes, auf diese Daten sehr schnell zugreifen und diese nutzen zu können.

2. Nachhaltigkeitsaspekte (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berücksichtigt die Managementgrundregel, dass nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip der Politik der Bundesregierung bei Maßnahmen in sämtlichen Politikfeldern zu beachten ist und für absehbare zukünftige Belastungen Vorsorge zu treffen ist. Dies erfolgt im Einklang mit den Zielen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der sozialen Verantwortung. Außerdem wird die Managementregel berücksichtigt, dass Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit zu vermeiden sind. Die Verordnung enthält Regeln für einen sicheren, dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Schiffsbetrieb. Sie dient damit auch dem Arbeits- und Unfallschutz an Bord von Schiffen. Die laufende Verbesserung der Sicherheit von Schiffen trägt dem Nachhaltigkeitsindikator der Gesundheit im Interesse der dort tätigen Seeleute Rechnung. Darüber hinaus dienen die in der Verordnung enthaltenen Regeln dem Umweltschutz bei gleichzeitiger angemessener Berücksichtigung derzeitiger und künftiger Nutzungsinteressen im Hinblick auf die Meeresgewässer.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3.1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Der Aufwand für die Anpassungen der Software für das IT-System zur Abgabe der Informationen gemäß Fahrgastregistrierungsrichtlinie (NSW-Meldeclient), die Anpassung der Software für die Übertragung über das Meldeportal des Bundes und die Anpassung der Software und Hardware der IT-Systeme der Behörden, welche berechtigt sind, die Informationen zu erheben, wird mit einmalig 345.000 Euro geschätzt. Die Umsetzung dieser Anpassungen erfolgt im Rahmen von Vergaben an Dritte.

Für die Anpassung der europäischen SafeSeaNet-Schnittstelle (IT-System für den Datenaustausch mit der Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und den anderen europäischen Mitgliedsstaaten) zur Übermittlung der Informationen gemäß Fahrgastregistrierungsrichtlinie wird ein Aufwand in Höhe von einmalig 50.000 Euro geschätzt. Die Umsetzung dieser Anpassungen erfolgt im Rahmen von Vergaben an Dritte.

Für die permanente Softwarepflege der vom Bund vorgehaltenen IT-Systeme in der Infrastruktur des Meldeportals des Bundes werden Kosten in Höhe von 80.000 Euro pro Jahr geschätzt.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

3.2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Den Ländern und Kommunen entstehen keine Haushaltsmehrausgaben bzw. -mindereinnahmen.

4. Erfüllungsaufwand

Wegen der Umsetzung internationaler Pflichten besteht keine Ausgleichspflicht.

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Verordnung kein neuer Erfüllungsaufwand.

Auch durch die Änderung in Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe e Doppelbuchstabe aa entsteht dem Bürger kein Erfüllungsaufwand. Sie dient der rechtlichen Klarstellung der Norm im Sinne der schon bisher bestehenden Rechtsauslegung der Verwaltung und dementsprechenden Verwaltungspraxis, ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für den Bürger ergibt sich somit nicht.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

Im Einzelnen stellt sich der Erfüllungsaufwand wie folgt dar:

Zu Artikel 1 - Änderung der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz - :

Die neuen Regelungen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und des Umweltschutzes können für Eigentümer sowie für Wirtschaftsunternehmen, insbesondere mittelständische Unternehmen, die Seeschiffe betreiben, bei Neubauten und Nachrüstungen Mehrkosten verursachen, die jedoch wettbewerbsneutral sind, da die Vorschriften aufgrund ihrer internationalen Verbindlichkeit auch bei Seeschiffen unter fremder Flagge erfüllt werden müssen. Ohne Einhaltung der von der IMO weltweit gesetzten Standards können Schiffe ausländische Häfen nicht anlaufen bzw. riskieren dort Festhaltungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle. Aufgrund dieser Vorgaben müssen sich die Reeder unmittelbar an die internationalen Standards halten. Diese internationalen Standards für Reeder und weitere Normadressaten liegen den nationalen Anwendungsnormen zu Grunde.

Zu Nummer 1:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Ergänzung der Fundstelle entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MSC.404(96), MSC.409(97), MSC.421(98) und MSC.436 (99) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MSC.422(98), MSC.413(97) und MSC.433(99) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MSC.437(99), MSC.410(97) und MSC.422(98) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MSC.425(98) und MSC.402(96) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe ff:

Durch die Verschiebung entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe gg:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MSC.440(99), MSC.411(97) und MSC.441(99) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe hh:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MSC.423(98), MSC.438(99), MSC.424(98) und MSC.439(99) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Durch die redaktionelle Streichung der EntschlieÙung A.820(19) entsteht für die Wirtschaft ebenfalls kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe ii:

Durch die sprachliche Anpassung der Nummer I.14 entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.240(65) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MSC.4(48), MEPC.19(22), MEPC.32(27), MEPC.40(29), MEPC.55(33), MEPC.69(38), MEPC.73(39), MEPC.79(43), MEPC.90(45), MEPC.119(52), MEPC.166(56), MEPC.225(64), MEPC.250(66), MEPC.302(72) sowie der Rundschreiben MEPC-2/Rundschreiben.12 und MEPC.1/Rundschreiben.512 entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand. Zudem waren die entsprechenden MSC-EntschlieÙungen, aufgrund der Verbindlichkeit des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Codes), bisher schon Teil der Regeln zum SOLAS-Übereinkommen unter Abschnitt A.

Zu Doppelbuchstabe cc: Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.275(69) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Zu Doppelbuchstabe aaa:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.280(70) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bbb:

Die Streichung löst keinen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus.

Zu Buchstabe c:

Durch die formelle Aufnahme von Codes in Unterabschnitt 3, die bereits in Unterabschnitt 1 gelistet und damit verbindlich sind, entsteht für die Wirtschaft kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 2:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MSC.429(89) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Anpassung der Nummerierung entsteht für die Wirtschaft kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Streichung der EntschlieÙung A.1048(27) aus redaktionellen Gründen entsteht für die Wirtschaft kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die Anpassung der Nummerierung entsteht für die Wirtschaft kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Durch die Aufnahme einer Unberührtheitsklausel zugunsten der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 entsteht für die Wirtschaft kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.285(70) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Durch die Streichung entsteht für die Wirtschaft kein Erfüllungsaufwand.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Durch die redaktionelle Änderung entsteht für die Wirtschaft kein Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aufnahme der Entschlüsse MEPC.159(55), MEPC.227(64), MEPC.284(70) und MEPC.157(55) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aufnahme der Entschlüsselung MEPC.295(71) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:**Zu Dreifachbuchstabe aaa:**

Die Streichung der Entschlüsselung MEPC.103(49) löst keinen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus. Durch die Aufnahme der Entschlüsse MEPC.259(68) und MEPC 68/21/Add.1/Corr.2 entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bbb:

Durch die Aufnahme der Entschlüsse MEPC.212(63), MEPC.224(64), MEPC.245(66), MEPC.263(68) und MEPC.281(70), MEPC 70/18/Add.1/Corr.1 entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Durch die Aufnahme der Entschlüsse MEPC.231(65), MEPC.233(65) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe c:

Durch die formelle Aufnahme von Codes in Unterabschnitt 3, die bereits in Unterabschnitt 1 gelistet und damit verbindlich sind, entsteht für die Wirtschaft kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe d:

Durch die Anpassung der Nummerierung entsteht für die Wirtschaft kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe e:**Zu Doppelbuchstabe aa:**

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.288(71) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MEPC.125(53), MEPC.174(58) und MEPC.279(70) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 3:**Zu Buchstabe a:**

Durch die Berichtigung der zitierten Artikel entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:

Durch die Streichung des amtlichen Hinweises entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe c:

Durch die Aktualisierung der Richtlinie 2009/16/EG durch die Richtlinie (EU) 2017/2110 entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe d:

Durch die Aktualisierung des Verweises entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe e:

Durch die Aufnahme der redaktionellen Berichtigung entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe f:

Bei den aktuellen Änderungen, die weder technische Standards noch die bestehenden Verfahren unter der Richtlinie ändern, entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe g:

Die Meldung der Anzahl der Personen an Bord in das National Single Window (NSW) wird für die Betreiber der Fahrgastschiffe keine Kosten verursachen, da sie die entsprechende App kostenlos zur Verfügung gestellt bekommen.

Für die Meldung der personenbezogenen Daten nach Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 98/41/EG benötigen die Betreiber der Fahrgastschiffe, die Fahrten über 20 Seemeilen machen, eine Hardware, die schätzungsweise ca. 5.000 bis 20.000 Euro pro Fahrzeug kostet.

Zurzeit sind 22 Fahrgastschiffe von der Meldepflicht nach Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie betroffen. Es ergäbe sich für die Reedereien demnach ein finanzieller Umrüstungsaufwand i.H.v. maximal 440.000 Euro.

Da die Betreiber der Fahrgastschiffe schon bislang zur Erhebung und Registrierung der Daten verpflichtet waren, haben die Betreiber aufgrund der sechsjährigen Übergangszeit genügend Zeit, ihr Verfahren auf das elektronische Verfahren umzustellen. Aufgrund des großen technischen Fortschritts im digitalen Bereich ist auch davon auszugehen, dass die Umrüstung im Laufe der Übergangszeit geringere als die geschätzten Kosten verursachen wird.

Zu Buchstabe h:

Da die Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG und der Erlass der Richtlinie (EU) 2017/2110 formellen Charakter hat und weder Änderungen an der Kontrolldichte o-

der den Kontrollintervallen vorsieht, entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe i:

Es handelt sich um formelle Änderungen, für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe j:

Die Aufnahme der Meldungen nach der Richtlinie 98/41/EG in das NSW enthebt die Wirtschaft von der Notwendigkeit gesonderte Meldewege aufrecht zu erhalten. Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht nicht.

Zu Buchstabe k:

Es handelt sich um formelle Änderungen, für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe l:

Durch die Aufnahme der Richtlinie (EU) 2016/802 entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 4:

Zu Buchstabe a:

Durch die Berichtigung der Zeugnismuster entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Zeugnisse behalten bis zum nächsten regulären Austausch ihre Gültigkeit.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die klarstellende Ergänzung entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Berichtigung und Aktualisierung der Zeugnismuster entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Zeugnisse behalten bis zum nächsten regulären Austausch ihre Gültigkeit.

Zu Buchstabe c:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.291(71) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe d:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.289(71) entsteht für die Wirtschaft kein über die internationalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand.

Zu Artikel 2 - Änderung der Schiffssicherheitsverordnung - :

Zu Nummer 1:

Durch die Präzisierung in Bezug auf die bereits erfolgende jährliche Veröffentlichung von Fundstellen zu Bekanntmachungen von Zeugnismustern im Verkehrsblatt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entsteht der Wirtschaft kein Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 2:

Die Änderung bezweckt eine Klarstellung der bestehenden Rechtslage und Praxis, es entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 3:

Zu Buchstabe a:

Durch die formelle Änderung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:

Durch die Aktualisierung der Richtlinie 2009/16/EG durch die Richtlinie (EU) 2017/2110 entsteht für die Wirtschaft kein Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 4:

Durch die Anpassung des Wortlauts entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 5:

Durch die Anpassung des Wortlauts entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 6:

Durch die Aufnahme des § 15 wird den bereits zugelassenen Fahrzeugen Bestandschutz gewährleistet, deshalb entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 7:**Zu Buchstabe a:****Zu Doppelbuchstabe aa:**

Durch die formelle Änderung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:**Zu Dreifachbuchstabe aaa:**

Durch die sprachliche Anpassung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Durch die Aufgabenzuweisung an die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Durch die Aufhebung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Anpassung des Verweises entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Durch die sprachliche Anpassung entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Durch die Anpassung entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aktualisierung der Richtlinie 2009/16/EG durch die Richtlinie EU 2017/2110 entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 8:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Festlegung von Mindestzeiten entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Einfügung der Begriffsdefinitionen entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Streichung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:

Durch die Streichung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe c:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Aktualisierung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Korrektur der ursprünglich zitierten Richtlinie entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aktualisierung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die Streichung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe d:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Vereinheitlichung der Verweise auf das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 zur Durchführung des Torremolinos-Protokolls von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (Kapstadt-Übereinkommen) wie auch durch die Neunummerierung entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Vereinheitlichung der Verweise auf das Kapstadt-Übereinkommen entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aufnahme der Möglichkeit, unter bestimmten Umständen auf die erneute Durchführung eines Krängungsversuches zu verzichten, entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Die erforderlichen Materialien pro betroffenes Schiff beziffern sich auf höchstens 50 Euro. Es ist von einer Zahl von 250 Schiffen auszugehen. Es ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft in Höhe von 12.500 Euro.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Durch die redaktionelle Änderung entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe ff:

Durch die Streichung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe e:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Aktualisierung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Es besteht kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft, da diese schon tatbestandlich explizit von der Anwendung der betroffenen Norm ausgenommen ist.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Korrektur entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Streichung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe f:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Aktualisierung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die sprachliche Anpassung entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Streichung entsteht der Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die Korrektur des Verweises entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 9:

Durch die Erweiterung der Möglichkeiten der Wirtschaft von nach dieser Änderung erteilten Probefahrtbescheinigungen Gebrauch zu machen entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 10:

Aufgrund der Änderung ist die/der zu Prüfende nicht mehr verpflichtet, dem Antrag eine Kopie des Personalausweises beizufügen. Dadurch entfällt eine Anforderung. Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft besteht nicht.

Zu Artikel 3 - Änderung der See-Sportbootverordnung - :**Zu Nummer 1:**

Durch die Änderung der Begriffsbestimmung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Zu Nummer 2:

Durch die Änderung der Begriffsbestimmung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Zu Nummer 3:

Durch den Wegfall der Kennzeichnungspflicht für Wassermotorräder in den benannten Fällen wird kein Erfüllungsaufwand hinsichtlich der vorhandenen Fahrzeuge eingespart, da die Kennzeichen bereits erteilt worden sind und auch bisher keine Verpflichtung zu einer Erneuerung der Zulassung bestand. Eine Ersparnis im Falle eventuell neu zuzulassender Fahrzeuge ist nicht bezifferbar. Die Anzahl der in Zukunft neu zuzulassenden Fahrzeuge dürfte marginal sein.

Zu Artikel 4 - Änderung der Anlage zum Seeaufgabengesetz - :

Durch die Aufnahme der Entschlößungen MEPC.246(66), MEPC.247(66), MEPC.248(66) und MEPC.251(66) entsteht für die Wirtschaft kein über die internati-

onalen Verpflichtungen hinausgehender Erfüllungsaufwand. Sie sollen lediglich den national aktuell in Kraft gesetzten Stand des MARPOL-Übereinkommens darstellen.

Zu Artikel 5 – Änderung der Sportseeschifferscheinverordnung - :

Durch die Änderung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Zu Artikel 6 - Änderung der Schiffsausrüstungsverordnung - :

Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht nicht.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung (Bund)

Ländern und Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Im Einzelnen stellt sich der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung (Bund) wie folgt dar:

Zu Artikel 1 - Änderung der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz - :

Zu Nummer 1:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Ergänzung der Fundstelle entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aufnahme der Entschlüsse MSC.404(96), MSC.409(97), MSC.421(98) und MSC.436 (99) entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aufnahme der Entschlieungen MSC.422(98), MSC.413(97) und MSC.433(99) entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die in den Entschlieungen MSC.437(99), MSC.410(97) und MSC.422(98) enthaltenen Klarstellungen und Korrekturen entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Durch die in der Entschlieung MSC.425(98) enthaltene Klarstellung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Aufgrund der Einbindung der Anerkannten Organisationen in die Autorisierung von Dienstleistern nach der Entschlieung MSC.402(96) entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe ff:

Durch die Verschiebung entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe gg:

Durch die in den Entschlieungen MSC.440(99), MSC.411(97) und MSC.441(99) enthaltenen Korrekturen entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe hh:

Durch die Aufnahme der Entschlieungen MSC.423(98), MSC.438(99), MSC.424(98) und MSC.439(99) entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Ebenso verursacht die redaktionelle Streichung der Entschlieung A.820(19) keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe ii:

Durch die sprachliche Anpassung der Nummer I.14 entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:**Zu Doppelbuchstabe aa:**

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.240(65) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MSC.4(48), MEPC.19(22), MEPC.32(27), MEPC.40(29), MEPC.55(33), MEPC.69(38), MEPC.73(39), MEPC.79(43), MEPC.90(45), MEPC.119(52), MEPC.166(56), MEPC.225(64), MEPC.250(66), MEPC.302(72) sowie der Rundschreiben MEPC-2/Rundschreiben.12 und MEPC.1/Rundschreiben.512 entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung. Die entsprechenden Regelungen waren bisher als Teil der Regeln zum SOLAS-Übereinkommen unter Abschnitt A verbindlich.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.275(69) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe dd:**Zu Dreifachbuchstabe aaa:**

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.280(70) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Die Streichung verursacht keinen Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe c:

Durch die formelle Aufnahme von Codes in Unterabschnitt 3, die bereits in Unterabschnitt 1 gelistet und damit verbindlich sind, entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 2:**Zu Buchstabe a:**

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Überarbeitungen der bereits bestehenden und angewendeten Erläuterungen entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Anpassung der Nummerierung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Bereinigung der Anlage aus redaktionellen Gründen entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die Anpassung der Nummerierung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Durch die Aufnahme einer Unberührtheitsklausel zugunsten der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 entsteht für die Verwaltung kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:**Zu Doppelbuchstabe aa:****Zu Dreifachbuchstabe aaa:**

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.285(70) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Durch die Streichung entsteht für die Verwaltung kein Erfüllungsaufwand.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Durch die redaktionelle Änderung entsteht für die Verwaltung kein Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MEPC.159(55), MEPC.227(64), MEPC.284(70) und MEPC.157(55) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.295(71) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Die Streichung der EntschlieÙung MEPC.103(49) verursacht keinen Erfüllungsaufwand für die Verwaltung. Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MEPC.259(68) und MEPC 68/21/Add.1/Corr.2 entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MEPC.212(63), MEPC.224(64), MEPC.245(66), MEPC.263(68) und MEPC.281(70), MEPC 70/18/Add.1/Corr.1 entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MEPC.231(65), MEPC.233(65) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe c:

Durch die formelle Aufnahme von Codes in Unterabschnitt 3, die bereits in Unterabschnitt 1 gelistet und damit verbindlich sind, entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe d:

Durch die Anpassung der Nummerierung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe e:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.288(71) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙungen MEPC.125(53), MEPC.174(58) und MEPC.279(70) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 3:**Zu Buchstabe a:**

Durch die Berichtigung der zitierten Artikel entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe b:

Durch die Streichung des amtlichen Hinweises entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe c:

Durch die Aktualisierung der Richtlinie 2009/16/EG durch die Richtlinie (EU) 2017/2110 entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe d:

Durch die Aktualisierung des Verweises entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe e:

Durch die Aufnahme der redaktionellen Berichtigung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe f:

Bei den aktuellen Änderungen, die bestehenden Verfahren nicht ändert, entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe g:

Der Aufwand für die Anpassungen der Software für das IT-System zur Abgabe der Informationen gemäß Fahrgastregistrierungsrichtlinie (NSW-Meldeclient), die Anpassung der Software für die Übertragung über das Meldeportal des Bundes und die Anpassung der Software und Hardware der IT-Systeme der Behörden, welche berechtigt sind, die Informationen zu erheben, wird mit einmalig 345.000 Euro geschätzt. Die Umsetzung dieser Anpassungen erfolgt im Rahmen von Vergaben an Dritte.

Für die Anpassung der europäischen SafeSeaNet-Schnittstelle (IT-System für den Datenaustausch mit der Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und den anderen europäischen Mitgliedsstaaten) zur Übermittlung der Informationen gemäß Fahrgastregistrierungsrichtlinie wird ein Aufwand in Höhe von einmalig 50.000 Euro geschätzt. Die Umsetzung dieser Anpassungen erfolgt im Rahmen von Vergaben an Dritte.

Für die permanente Softwarepflege der vom Bund vorgehaltenen IT-Systeme in der Infrastruktur des Meldeportals des Bundes werden Kosten in Höhe von 80.000 Euro pro Jahr geschätzt.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Zu Buchstabe h:

Da die Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG und der Erlass der Richtlinie (EU) 2017/2110 formellen Charakter hat und weder Änderungen an der Kontrolldichte oder den Kontrollintervallen vorsieht, entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe i:

Es handelt sich um formelle Änderungen, es entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe j:

Die Aufnahme der Meldungen nach der Richtlinie 98/41/EG in das NSW enthebt die Wirtschaft von der Notwendigkeit gesonderte Meldewege aufrecht zu erhalten. Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht nicht.

Zu Buchstabe k:

Es handelt sich um formelle Änderungen, es entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe l:

Durch die Aufnahme der Richtlinie (EU) 2016/802 entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 4:

Zu Buchstabe a:

Durch die Berichtigung der Zeugnismuster entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die klarstellende Ergänzung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Berichtigung und Aktualisierung der Zeugnismuster entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe c:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.291(71) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe d:

Durch die Aufnahme der EntschlieÙung MEPC.289(71) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Artikel 2 - Änderung der Schiffssicherheitsverordnung - :**Zu Nummer 1:**

Durch die Präzisierung in Bezug auf die bereits erfolgende jährliche Veröffentlichung von Fundstellen zu Bekanntmachungen von Zeugnismustern im Verkehrsblatt durch das BMVI entsteht der Verwaltung kein Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 2:

Die Änderung bezweckt die Klarstellung der bestehenden Rechtslage und Praxis, ein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht nicht.

Zu Nummer 3:**Zu Buchstabe a:**

Durch die formelle Änderung entsteht für die Verwaltung kein Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:

Durch die Aktualisierung der Richtlinie 2009/16/EG durch die Richtlinie (EU) 2017/2110 entsteht für die Verwaltung kein Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 4:

Durch die Anpassung des Wortlauts entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 5:

Durch die Anpassung des Wortlauts entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 6:

Da durch die Aufnahme des § 15 den bereits nach früherer Rechtslage zugelassenen Fahrzeugen Bestandsschutz gewährleistet werden soll, entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Nummer 7:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die formelle Änderung entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Durch die sprachliche Änderung entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Durch die Klarstellungen bzw. Anpassungen entsteht der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation kein neuer Erfüllungsaufwand.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Durch die Aufhebung entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Anpassung des Verweises entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Durch die sprachliche Anpassung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb: Durch die Anpassung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Aktualisierung der Richtlinie 2009/16/EG durch die Richtlinie EU 2017/2110 entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 8:**Zu Buchstabe a:****Zu Doppelbuchstabe aa:**

Durch die Festlegung von Mindestzeiten werden die Kontrollen auch für die Verwaltung berechenbarer, Unsicherheiten fallen weg. Es entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Einfügung der klarstellenden Begriffsdefinitionen entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Streichung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe b:

Durch die Streichung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe c:**Zu Doppelbuchstabe aa:**

Durch die Aktualisierung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Korrektur der ursprünglich zitierten Richtlinie entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aktualisierung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die Streichung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe d:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Vereinheitlichung der Verweise auf das Kapstadt-Übereinkommen wie auch durch die Neunummerierung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Vereinheitlichung der Verweise auf das Kapstadt-Übereinkommen entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Aufnahme der Möglichkeit, unter bestimmten Umständen auf die erneute Durchführung eines Krängungsversuches zu verzichten, muss die Verwaltung bei Antrag das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes prüfen. Auf der anderen Seite entfällt bei Vorliegen des Ausnahmetatbestandes die aufwändige erneute Durchführung des Krängungsversuches und die Prüfung des Ergebnisses. Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht nicht.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Die Anbringung der Freibordmarke sowie die Kontrolle erfolgen im Rahmen der regulären Kontrollen. Ein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht nicht.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Durch die redaktionelle Änderung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe ff:

Durch die Streichung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe e:**Zu Doppelbuchstabe aa:**

Durch die Aktualisierung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Änderung dient der rechtlichen Klarstellung der Norm im Sinne der schon bisher bestehenden Rechtsauslegung der Verwaltung und dementsprechenden Verwaltungspraxis, ein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht nicht.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Korrektur entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die Streichung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Buchstabe f:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Durch die Aktualisierung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die sprachliche Anpassung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Streichung entsteht der Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Durch die Korrektur des Verweises entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 9:

Die Erweiterung der möglichen Gebiete für die Durchführung von Probefahrten erhöht den Prüfungsaufwand der Verwaltung nicht. Es ist auch nicht mit mehr Anträgen zu rechnen, da für alle Probefahrten von deutschen Werften bereits jetzt ein Antrag zu stellen ist. Ein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht nicht.

Zu Nummer 10:

Durch die Änderung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Artikel 3 - Änderung der See-Sportbootverordnung - :

Zu Nummer 1:

Durch die Änderung der Begriffsbestimmung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 2:

Durch die Änderung der Begriffsbestimmung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Nummer 3:

Durch den Wegfall der Kennzeichnungspflicht in den benannten Fällen entsteht keine Einsparung für die Verwaltung.

Zu Artikel 4 - Änderung der Anlage zum Seeaufgabengesetz - :

Durch die Aufnahme der Entschliefungen MEPC.246(66), MEPC.247(66), MEPC.248(66) und MEPC.251(66) entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Artikel 5 - Änderung der Sportseeschifferscheinverordnung - :

Durch die Änderung entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Zu Artikel 6 - Änderung der Schiffsausrüstungsverordnung - :

Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht nicht.

5. Weitere Kosten

Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Gleichstellungspolitische Belange

Auswirkungen auf die spezifische Lebenssituation von Frauen und Männern sind nicht zu erwarten, da die Regelungen der Verordnung keine Sachverhalte betreffen, die hierauf Einfluss nehmen könnten.

VI. Befristung

Die Möglichkeit einer Befristung der vorgesehenen Regelungen wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen, soweit nicht Befristungen im Regelungstext enthalten sind. Änderungen, die der Umsetzung von unbefristet geltendem internationalem und europäischem Recht dienen und – soweit es sich um rein nationales Recht handelt – dauernd für die Aufgabenerfüllung durch die Bundesverwaltung benötigt werden, sind nicht zu befristen.

Die Verordnung bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 - Änderung der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz

Zu Nummer 1:

Die Änderungen in Abschnitt A der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz berücksichtigen die zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen verschiedener internationaler Übereinkommen und verbindlicher IMO-Regeln und -Normen durch Anpassung an den aktuellen technischen Stand.

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die Aufnahme der Fundstelle dient der Berichtigung des französischen Wortlauts des SOLAS-Übereinkommens.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Entschließung MSC.404(96) beinhaltet Anpassungen im Bereich Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung in Bezug auf Hubschraubereinrichtungen und Evakuierungsanalysen bei Fahrgastschiffen sowie Anpassungen bei den Vorschriften für Schiffe und Rettungsmittel hinsichtlich der Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektionen.

Die Entschließung MSC.409(97) beinhaltet Änderungen im Bereich Lärmschutz, Änderungen bei der Brandbekämpfung sowie neue Regelungen über die Harmonisierung der Zeitabschnitte für die Besichtigung von Frachtschiffen, die nicht dem ESP-Code unterliegen.

Die Entschließung MSC.421(98) beinhaltet Änderungen im Bereich Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen insbesondere bei Frachtschiffen und Fahrgastschiffen. Darüber hinaus beinhaltet die Entschließung Änderungen im Bereich Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung mit Schwerpunkt technischer Anforderungen im Bereich Brandunterdrückung sowie Änderungen im Bereich Rettungsmittel und -vorrichtungen.

Die EntschlieÙung MSC.436(99) beinhaltet Änderungen im Bereich Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen insbesondere zu Systemanforderungen und Betriebsinformationen nach einem Wassereintrich auf einem Fahrgastschiff sowie Änderungen beim Funkverkehr insbesondere bei den technischen Anforderungen der Funkausrüstung in verschiedenen Seegebieten, Wachen und Stromquellen. Zusätzlich werden entsprechende Änderungen bei den Ausrüstungsverzeichnissen verschiedener Zeugnisse vorgenommen. Damit sind die Managementregeln (3) „Freisetzung von Stoffen“ und (4) „Vermeiden von Gefahren und unvermeidbaren Risiken für die menschliche Gesundheit“ nur indirekt betroffen.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Die EntschlieÙung MSC.422(98) enthält eine Korrektur im Internationalen Code für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code). Die Absenkung der Brandklasse für Brückenfenster auf A-0 löst den Konflikt mit den Vorschriften aus Regel V/22 des I SOLAS-Übereinkommens zur Sicht von der Kommandobrücke.

Durch die in der EntschlieÙung MSC.413(97) enthaltenen Änderungen der Einleitung und des Teils A des Internationalen Codes über Intakstabilität von 2008 (IS-Code 2008) werden Kriterien für den Ankerzieh-, Hebe- und Schleppbetrieb von Schiffen, einschließlich Schlepperassistenz, in die Vorschriften zur Intakstabilität aufgenommen.

Die EntschlieÙung MSC.443(99) dient einer formellen Korrektur im IS-Code 2008.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Die in der EntschlieÙung MSC.437(99) vorgesehenen Änderungen dienen der Klarstellung der Anwendbarkeit bestimmter bestehender Regelungen und Tabellen des Internationalen Codes von 2010 für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code 2010) auf Schiffe die weniger als 36 Passagiere transportieren.

Die in der EntschlieÙung MSC.410(97) vorgesehene Änderung des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) dient der Klarstellung der Anzu-

nehmenden Verteilung der Besatzung in öffentlichen Räumen bei der Kalkulation der vorgeschriebenen Größe der Fluchtwege.

Zu MSC.422(98) s.o. zu Doppelbuchstabe bb.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Durch die EntschlieÙung MSC.425(98) werden Unklarheiten bei der Anwendung des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) auf in Aussetzvorrichtungen verwendeten Winden und Bremsen beseitigt.

Die EntschlieÙung MSC.402(96) enthält „Anforderungen an Instandhaltung, eingehende Überprüfung, Funktionsprüfung, Überholung und Reparatur von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten, Aussetzvorrichtungen und Auslösemechanismen“, die über die in der EntschlieÙung MSC.404(96) enthaltenen SOLAS-Ergänzungen verbindlich gemacht werden. Die Anforderungen beschreiben Verfahren zur Instandhaltung von Rettungsbooten und Bereitschaftsbooten sowie den Aussetzvorrichtungen. Insbesondere enthalten die Anforderungen die Regel, dass eingehende Überprüfungen, Funktionsprüfungen, Reparaturen und Überholung von Ausrüstung nur vom Hersteller oder autorisierten Dienstleistern vorgenommen werden, und sehen Kriterien für die Autorisierung von Dienstleistern vor. Es ist beabsichtigt, dass die deutsche Verwaltung die Autorisierung durch die in Deutschland anerkannten Organisationen akzeptiert und keine eigenständige Autorisierung vornehmen wird.

Zu Doppelbuchstabe ff:

Die Streichung der EntschlieÙung A.1048(27) in Abschnitt A der Anlage zum SchSG und die Aufnahme in Abschnitt C dient der Bereinigung der Anlage aus redaktionellen Gründen.

Zu Doppelbuchstabe gg:

Die EntschlieÙung MSC.440(99) dient der Wiederaufnahme des zuvor unbeabsichtigt gestrichenen, durch Absatz 2.2.5 des IBC-CODE jedoch vorgeschriebenen Hefts mit Angaben zur Ladung und zur Stabilität Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut in das Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.

Die EntschlieÙung MSC.411(97) enthält eine Korrektur im Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code). Die Ausnahme für Bruckenfenster vom Erfordernis der Brandklasse A-60 löst den Konflikt mit den Vorschriften aus Regel V/22 des SOLAS-Übereinkommens zur Sicht von der Kommandobrücke.

Die EntschlieÙung MSC.441(99) dient der Wiederaufnahme des zuvor unbeabsichtigt gestrichenen, durch Absatz 2.2.5 des IGC-Code jedoch vorgeschriebenen Hefts mit Angaben zur Ladung und zur Stabilität in das Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.

Zu Doppelbuchstabe hh:

Die EntschlieÙung MSC.423(98) dient der Klarstellung des Internationalen Codes über die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 1994 (HSC-Code 1994), dass für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von weniger als 20 Meter Länge keine Verpflichtung besteht Bereitschaftsboote mitzuführen.

Die EntschlieÙung MSC.438(99) übernimmt die in der EntschlieÙung MSC.436(99) für Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens vorgesehenen Änderungen in den HSC-Code 1994. Durch diese Änderungen wird das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) für andere Satellitendienste neben INMARSAT geöffnet.

Die Streichung der EntschlieÙung A.820(19) aus Abschnitt A der Anlage des SchSG erfolgt aus formellen Gründen, da die EntschlieÙung nicht den für Abschnitt A erforderlichen Grad der völkerrechtlichen Verbindlichkeit hat.

Die EntschlieÙung MSC.424(98) dient einer Klarstellung im Internationalen Code über die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von 2000 (HSC-Code 2000), dass für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von weniger als 20 Meter Länge keine Verpflichtung besteht Bereitschaftsboote mitzuführen.

Die EntschlieÙung MSC.439(99) übernimmt die in der EntschlieÙung MSC.436(99) für SOLAS Kapitel IV vorgesehenen Änderungen in den HSC-Code 1994. Durch die-

se Änderungen wird GMDSS für andere Satellitendienste neben INMARSAT geöffnet.

Zu Doppelbuchstabe ii:

Durch die sprachliche Anpassung der Nummer I.14 wird die Abgrenzung der durch das SOLAS-Übereinkommen verbindlich gemachten sicherheitsbezogenen Regelungen zu den durch das MARPOL-Übereinkommen verbindlich gemachten umweltbezogenen Regelungen deutlich gemacht.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die Entschließung MEPC.240(65) ergänzt die Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Überwachungs- und Kontrollsysteme für das Einleiten von Öl für Öltankschiffe (MEPC.108(49)) um spezifische Anforderungen für Ölgehaltsüberwachungssysteme, welche auch für die Überwachung der Konzentration von Biokraftstoffgemischen mit mindestens 75% Erdölanteil verwendet werden.

Hierzu werden der Einleitungstext mit Begriffsbestimmungen sowie die technischen Spezifikationen für die Geräte sowie die Leistungsanforderungen für die Baumusterzulassung um die Anforderungen und Prüfungen für Biokraftstoffgemische angepasst.

Hierbei sind die Geräte mindestens mit einem Biokraftstoffgemisch mit 75% Erdölanteil und einem Biokraftstoffgemisch mit 99% Erdöl zu prüfen.

Entsprechend erhalten das Typenprüfungszeugnis und dessen Anhang die Ergänzung um die Biokraftstoffgemische und Prüfungsdaten.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Da der IBC-Code sowohl unter dem SOLAS-Übereinkommen, wie auch dem MARPOL-Übereinkommen verbindlich ist, wird der Code mit dieser Änderung ebenfalls in den entsprechenden Abschnitt zum MARPOL-Übereinkommen der Anlage zum SchSG aufgenommen. Der Code wurde bereits mit der Änderung der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens durch die Entschließung MEPC.16(22) unter dem MARPOL-Übereinkommen verbindlich gemacht und mit der Entschließung MEPC.19(22) angenommen. Bisher war der Code jedoch nur in dem Abschnitt des SOLAS-Übereinkommens der Anlage zum SchSG aufgeführt.

Der IBC-Code gilt für alle Chemikaliertankschiffe, die am oder nach dem 01. Juli 1986 gebaut wurden und ist der internationale Standard für die sichere Beförderung von gefährlichen Chemikalien und schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut, die in Kapitel 17 des IBC-Codes aufgelistet sind. Der Code beinhaltet Bau- und Konstruktionsvorgaben für die vom Code erfassten Schiffe und ihre Ausrüstung, um das Risiko für die Schiffe, ihre Besatzung und die (Meeres-)Umwelt zu minimieren. Chemikaliertankschiffe werden dazu in 3 Kategorien eingeteilt an die je nach dem Grad der Gefährlichkeit und Schädlichkeit der zu befördernden Stoffe steigende Anforderungen an Bau und Ausrüstung der Schiffe gestellt werden.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Bei der Streichung handelt es sich um eine redaktionelle Verschiebung. Die Entschlieung wird in Abschnitt C aufgenommen (s.u. zu Artikel 1: Zu Nummer 2: Zu Buchstabe b: Zu Doppelbuchstabe bb:).

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Die Entschlieung MEPC.275(69) legt das Datum fest, an dem Regel 11.3 der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens hinsichtlich des Ostseesondergebiets wirksam wird.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Die Entschlieung MEPC.280(70) legt das Datum fest, an dem der Schwefelgrenzwert für ölhaltige Brennstoffe in Regel 14.1.3 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens wirksam wird.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Bei der Streichung handelt es sich um eine redaktionelle Änderung. Die Entschlieung MEPC.212(63) wird samt der Nachfolgerichtlinien in Abschnitt C der Anlage zum SchSG aufgenommen (s.u. zu Nummer 2: Zu Buchstabe b: Zu Doppelbuchstabe dd: Zu Dreifachbuchstabe bbb:).

Zu Buchstabe c:

Die Aufnahme des IS-Code 2008, des HSC Code 2000, des Code für anerkannte Organisationen (RO-Code) (EntschlieÙung MSC.349(92)) sowie des Codes für die Anwendung der IMO Instrumente (III-Code) (EntschlieÙung A.1070(28)) im Unterabschnitt 3 und damit beim Internationalen Freibord-Übereinkommen, die bereits im Unterabschnitt I zum SOLAS-Übereinkommen gelistet und somit als verbindlich gekennzeichnet sind, erfolgt aus formellen Gründen, da diese Instrumente parallel auch unter dem Freibord-Übereinkommen verbindlich sind.

Zu Nummer 2:

Die Änderungen in Abschnitt C der Anlage berücksichtigt den Beschluss und die Änderungen solcher internationaler Richtlinien und Standards, die bestimmten in Abschnitt A genannten Regeln und Normen zu Grunde gelegt werden müssen.

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die EntschlieÙung MSC.429(98) enthält die Überarbeiteten Erläuterungen zu den Unterteilungs- und Leckstabilitäts-Vorschriften in Kapitel II-1 SOLAS, die auch den nach SOLAS Kapitel II-1 Regel 6 für ab 2020 gebaute Schiffe gelten erhöhten R-Index berücksichtigen.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Es handelt sich um eine Anpassung der Nummerierung aus redaktionellen Gründen.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Die Streichung der EntschlieÙung A.1048(27) in Abschnitt A der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz und die Aufnahme in Abschnitt C dient der Bereinigung der Anlage aus redaktionellen Gründen.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Es handelt sich um eine Anpassung der Nummerierung aus redaktionellen Gründen.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Die Aufnahme einer Unberührtheitsklausel im Rahmen der Umsetzung von SOLAS und damit der Grundlage des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisati-

on eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM Code) wird dem Rang der für die Umsetzung entscheidenden EU-Verordnung gerecht und ermöglicht dem deutschen Rechtsanwender gleichzeitig eine Bezugnahme auf das relevante EU-Recht im Rahmen der zugehörigen nationalen Umsetzungsgesetzgebung.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Die EntschlieÙung MEPC.285(70) enthält Änderungen der Neufassung der Richtlinien und Spezifikationen für Ausrüstung zur Verhütung der Meeresverschmutzung für Maschinenraumbilgen von Schiffen (MEPC.107(49)). Neben redaktionellen Änderungen betreffen diese die Kalibrierung der 15ppm Bilgenwasser-Alarmvorrichtungen alle 5 Jahre oder nach Herstellerangabe, je nachdem welcher Zeitraum kürzer ist, sowie die Überprüfung der Kalibrierungszeugnisse während der wiederkehrenden Besichtigungen.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Die Regel 37 nimmt auf die EntschlieÙung A.852(20) keinen Bezug und wird deshalb gestrichen.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung im Zuge der Änderung unter Dreifachbuchstabe bbb.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Revidierten Richtlinien für die Anwendung von Ausflussnormen und die Prüfung von Abwasser-Aufbereitungsanlagen in EntschlieÙung MEPC.159(55) werden aufgrund der Übergangsregelung in 1.2.4 der Richtlinien von 2012 (MEPC.227(64)) wieder mit in die Anlage zum SchSG aufgenommen.

Bei der Aufnahme von MEPC.227(64) in Abschnitt C der Anlage zum SchSG handelt es sich um eine redaktionelle Verschiebung. Die EntschlieÙung stand zuvor in Abschnitt A (s.o. zu Artikel 1: Zu Nummer 1: Zu Buchstabe b: Zu Doppelbuchstabe cc: Zu Dreifachbuchstabe aaa:).

Durch die EntschlieÙung MEPC.284(70) werden die Richtlinien von 2012 geändert. Folglich bedurfte auch diese Änderung einer Aufnahme in die Anlage zum SchSG.

Die EntschlieÙung MEPC.157(55) enthält die Empfehlung für Normen für die Einleitrate von unbehandelten Abwässern von Schiffen auf die Regel 11.1.1 der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens Bezug nimmt.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die EntschlieÙung MEPC.295(71) wurden die Richtlinie von 2017 für die Durchführung der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens angenommen. Diese sollen sowohl den Mitgliedsstaaten bei der Umsetzung der Anlage V in nationales Recht als auch den Schiffseignern und -führern sowie den Hafenbetreibern bei der Einhaltung der Vorgaben der Anlage V helfen. Die Richtlinien von 2017 heben die Vorgängerrichtlinien von 2012 (MEPC.219(63), geändert durch MEPC.239(65) auf, die deshalb aus der Anlage zum SchSG entfernt werden.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Die EntschlieÙung MEPC.103(49) wird aus der Anlage des SchSG gestrichen, da sie nicht mehr zur Anwendung kommt. Die Bezugnahme auf die EntschlieÙung MEPC.103(49) erfolgte früher über den alten NO_x Code in Nummer 2.4.5. Diesen Verweis auf die Richtlinien gibt es in der Technischen NO_x-Vorschrift 2008 (NO_x Technical Code 2008) so nicht mehr. Vielmehr finden sich nun den Richtlinien entsprechende Regelungen zu den direkten Mess- und Überwachungsverfahren in Nummer 6.4 des Codes selbst. Durch die EntschlieÙung MEPC.259(68) wurden die Richtlinien für Abgasreinigungssysteme von 2015 angenommen, die die Vorgängerrichtlinien ablösen und deshalb anstatt der alten Richtlinien (MEPC.170(57), geändert durch (MEPC.184(59)) in Teil C der Anlage zum SchSG aufgenommen werden.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Die EntschlieÙung MEPC.212(63) enthält die Richtlinien von 2012 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (Energy Efficiency Design Index, EEDI) für Schiffsneubauten. Auf diese wird in Regel 20 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen Bezug genommen, die allerdings die Anwendung der Richtlinien nicht verbindlich vorschreibt. Folglich sind die Richtlinien im Rahmen einer

redaktionellen Änderung von Abschnitt A in Abschnitt C zu verschieben (s.o. zu Artikel 1: Zu Nummer 1: Zu Buchstabe b: Zu Doppelbuchstabe dd: Zu Dreifachbuchstabe bbb). Da die Richtlinien für ältere Schiffe noch die Berechnungsgrundlage des für diese Schiffe geltenden EEDI darstellen, sind sie neben den Nachfolgerichtlinien in Abschnitt C aufzuführen.

Der EEDI ist eine Maßnahme, die im Rahmen der IMO als verbindlicher Richtwert für die CO₂-Emissionen von neu gebauten Schiffen ab 2013 festgelegt wurde. Der Index gibt je nach Schiffstyp und -größe in Abhängigkeit von der Tragfähigkeit ein zu erreichendes Maß an Energieeffizienz pro Tonne und Meile vor. Der EEDI kann durch technische und schiffbauliche Maßnahmen beeinflusst werden. Durch das schrittweise Anziehen des Referenzlevels für den vorgeschriebenen EEDI alle 5 Jahre soll eine dauerhafte Weiterentwicklung der Reduzierung des Treibstoffverbrauchs durch technische Innovationen beim Schiffsbau erreicht werden. Die Formel und Faktoren zur Errechnung des erreichten EEDI eines Schiffes, der unter dem vorgeschriebenen Wert der Referenzlinie des jeweiligen Schiffstyps liegen muss, finden sich in den vorgenannten Richtlinien sowie den Nachfolgerichtlinien.

Durch die EntschlieÙung MEPC.224(64) wurden Änderungen der Richtlinien von 2012 angenommen, die die Berücksichtigung von Wellengeneratoren und -motoren bei der Berechnung des erreichten EEDI betreffen.

Die EntschlieÙung MEPC.245(66) enthält die nachfolgenden Richtlinien von 2014 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten, die die Richtlinien von 2012 ablösen.

Die EntschlieÙungen MEPC.263(68) und MEPC.281(70), letztere korrigiert durch MEPC 70/18/Add.1/Corr.1, enthalten Änderungen der Richtlinien von 2014.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Die Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem EEDI (MEPC.231(65)) und die Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem EEDI von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen (MEPC.233(65)) schreiben vor, wie die Referenzlinie für bestimmte Schiffstypen zu berechnen ist. Die Referenzlinie wird wiederum als Bezugspunkt für die Berechnung des vorgeschriebenen EEDI nach Regel 21 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens benutzt.

Zu Buchstabe c:

Die Aufnahme des Teils B des IS-Code 2008 sowie der EntschlieÙung A.1048(27), erfolgt aus formellen Gründen, da diese Instrumente parallel auch unter dem Freibord-Übereinkommen verbindlich sind.

Zu Buchstabe d:

Es handelt sich um eine Anpassung der Nummerierung aus redaktionellen Gründen.

Zu Buchstabe e:**Zu Doppelbuchstabe aa:**

Die Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem EEDI (MEPC.231(65)) und die Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem EEDI von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen (MEPC.233(65)) schreiben vor, wie die Referenzlinie für bestimmte Schiffstypen zu berechnen ist. Die Referenzlinie wird wiederum als Bezugspunkt für die Berechnung des vorgeschriebenen EEDI nach Regel 21 der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens benutzt.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Richtlinien für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungsanlagen wurden mit EntschlieÙung MEPC.125(53) in 2005 verabschiedet und mit MEPC.174(58) revidiert. Neben Vorgaben für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungsanlagen enthalten die Richtlinien in Teil 8 auch Bedingungen für die Installation und Inbetriebnahme an Bord. MEPC.174(58) schließt verschiedene Änderungen ein, die sich aus den Erfahrungen mit der Zulassung der Behandlungsanlagen seit 2005 ergeben, unter anderem die Berücksichtigung der Umwelttoxikologie für Anlagen welche nicht unter die G9-Richtlinien fallen. Mit EntschlieÙung MEPC.279(70) sind die revidierten Richtlinien für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungsanlagen von 2016 verabschiedet worden, die verbesserte Testprozeduren, unter anderem für die Tests an Bord, beinhalten. Mit EntschlieÙung MEPC.279(70) wird ebenfalls bestimmt, dass Ballastwasser-Behandlungsanlagen ab spätestens 28. Oktober 2018 nach den neu-

en Richtlinien zugelassen werden müssen, und dass nach den vorherigen Richtlinien zugelassene Anlagen nur bis spätestens 28. Oktober 2020 installiert werden dürfen.

Zu Nummer 3:

Die Änderungen in Abschnitt D der Anlage (im Zusammenhang mit § 5 SchSG) betrifft die Umsetzung von schiffssicherheitsrechtlichen Rechtsakten der Europäischen Union.

Zu Buchstabe a:

Die Neufassung der dient der Berichtigung der zitierten Artikel unter Berücksichtigung der gesamten Änderungshistorie der Richtlinie 2008/106/EG, insbesondere der Richtlinie 2012/35/EU.

Zu Buchstabe b:

Der amtliche Hinweis auf das Inkrafttretens Datum 01. Januar 2016 nach der Richtlinie 2014/111/EU ist nicht länger erforderlich.

Zu Buchstabe c:

Die Änderung dient der Aktualisierung, da die relevanten Rechtsvorschriften durch die Richtlinie (EU) 2017/2110 in die Richtlinie 2009/16/EG übertragen werden.

Zu Buchstabe d:

Die Änderung dient der Aktualisierung des Fundstellennachweises.

Zu Buchstabe e:

Die redaktionelle Berichtigung der Richtlinie 2014/90/EU dient der Korrektur eines Verweises innerhalb der Richtlinie.

Zu Buchstabe f:

Die aktuellen Änderungen der Richtlinien 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe stellen den ersten Schritt einer umfassenden Änderung des entsprechenden Sicherheitsregimes dar. Dabei dienen die aktuellen Änderungen primär der Bereinigung und der Klarstellung der bestehenden Vorschriften. So werden Fallgruppen mit sehr spezifischen Anforderungen aus dem Anwendungs-

bereich der Richtlinie gestrichen, insbesondere die besonders diversifizierte Gruppe der kleinen Fahrgastschiffe. Weiterhin wird die Aufteilung der Seegewässer in Seegebiete mit bestimmten Charakteristiken und damit zusammenhängend die Bestimmung bestimmter Schiffsklassen klarer gefasst um bestehende Unsicherheiten auszuräumen. Daneben ordnet die Richtlinie die Befugnisse der Kommission zum Erlass von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten neu und passt sie an die aktuelle Rechtslage im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union an. Inhaltliche Änderungen, insbesondere des technischen Schiffssicherheitsstandards von Fahrgastschiffen, sind in den aktuellen Änderungen nicht enthalten und sollen im Rahmen von der Kommission zu erlassenden Rechtsakten erfolgen.

Zu Buchstabe g:

Durch die Richtlinie (EU) 2017/2109 wird die Richtlinie 98/41/EG geändert. Gemäß Artikel 4 Absatz 2 dieser Richtlinie soll die Zahl der Personen an Bord nun elektronisch dem NSW gemeldet werden. Damit haben die benannten Stellen sofort Zugang zu den Daten, falls Such- und Rettungseinsätze erforderlich werden. Eine Meldung über das automatische Identifizierungssystem wird nicht gestattet, da zukünftig alle schifffahrtsbezogenen Meldungen über das eingerichtete einzige Fenster erfolgen sollen.

In einer Übergangszeit von sechs Jahren ab dem 20.12.2017 ist es gestattet, die Anzahl der Personen an Bord entsprechend dem bislang geltenden Recht mitzuteilen.

Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie regelt, dass bei Fahrten über 20 Seemeilen eine Reihe personenbezogener Daten registriert werden. Neu ist die Angabe der Staatsangehörigkeit. Dies geschieht, um Angehörigen bei einem Unfall zeitnah verlässliche Informationen bereitzustellen, unnötige Verzögerungen bei der konsularischen Hilfe und sonstigen Diensten zu verringern und die Identifizierungsverfahren zu erleichtern. Aufgenommen wird in den Katalog der zu registrierenden Angaben auch, dass auf Wunsch des Fahrgastes eine Kontaktnummer für den Notfall erfasst wird, da dies eine schnelle Kommunikation mit Angehörigen bei einem Unfall ermöglichen kann.

Durch Artikel 5 Absatz 2 sollen die in Absatz 1 aufgeführten personenbezogenen Daten nun elektronisch dem NSW gemeldet werden. Die Frist zur Meldung dieser Daten

wurde angesichts der Verbesserung der elektronischen Registrierungsmittel von 30 auf 15 Minuten gesenkt.

Darüber hinaus müssen alle Fahrgastschiffe, die von einem außergemeinschaftlichen Hafen aus einen deutschen Hafen anlaufen, die Angaben nach Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1 nun elektronisch dem NSW melden (Artikel 6 Absatz 1 und 2).

Nach Artikel 8 haben alle für den Betrieb des Fahrgastschiffes verantwortlichen Gesellschaften einen Fahrgastregisterführer zu benennen, der für die Meldungen der Angaben nach Artikel 4 und 5 in das NSW verantwortlich ist. Aus Datenschutzgründen wird den Gesellschaften die maximale Aufbewahrungsdauer von personenbezogenen Daten vorgeschrieben. Weiterhin haben die Gesellschaften dafür Sorge zu tragen, dass dem Kapitän vor Abfahrt des Fahrgastschiffes der Bedarf an besonderer Betreuung oder Hilfe im Notfall übermittelt wird.

Artikel 9 Absatz 2 Sätze 1 und 2 regeln Befreiungsmöglichkeiten von den Meldeverpflichtungen nach Artikel 4 bzw. 5. Satz 3 sieht das Recht für Deutschland zur Anwendung einer Ausnahmeregelung für die Helgolandverkehre vor. Die Angaben nach Artikel 5 Absatz 1 müssen damit nicht vor Abfahrt des Fahrgastschiffes und spätestens 30 Minuten nach dessen Abfahrt gemeldet werden, es reicht die Erhebung und Meldung der Daten bis zu einer Stunde nach der Abfahrt.

Nach Artikel 10 Absatz 1 sind die Mitgliedstaaten weiterhin für die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie 98/41/EG an die Datenregistrierung, insbesondere in Bezug auf die Genauigkeit und rechtzeitige Erfassung der Daten, verantwortlich. Daher haben sie sicherzustellen, dass die Gesellschaften über ein entsprechendes Verfahren für die Datenregistrierung verfügen.

Mit Artikel 11 soll auch bei dem neuen System der Erhebung und Registrierung sichergestellt werden, dass unnötige Verzögerungen oder Mehrfacherhebungen vermieden werden.

Zu Buchstabe h:

Die Richtlinie (EU) 2017/2110 etabliert formell ein neues Kontrollregime für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr und ersetzt damit die Richtlinie 1999/35/EG. Bisher handelt es sich bei den spezifischen Kontrollen auf den genannten Fahrzeugen formell um eine Mischung aus hafenstaatlichen und flaggenstaatlichen Kontrollen, was in der Praxis regelmäßig Fragen zu den jeweils relevanten Instrumenten aufgeworfen hat, zum Beispiel bei der Etablierung eines risikobasierten Kontrollansatzes der Hafenstaatkontrolle. Die Änderung der Richtlinie etabliert ein eigenes Kontrollregime, das rechtlich unabhängig von den zuvor genannten Mechanismen funktioniert. Inhaltliche Änderungen an der Kontrolldichte oder den Kontrollintervallen sind nicht beabsichtigt.

Zu Buchstabe i:

Die Änderung der Richtlinie 2001/96/EG durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 ordnet die Befugnisse der Kommission zum Erlass von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten neu und passt sie an die aktuelle Rechtslage im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union an.

Zu Buchstabe j:

Die Änderung der Richtlinie 2010/65/EU betrifft die Anlage dieser Richtlinie, in der nun auch die Richtlinie 98/41/EG gelistet wird. Meldungen nach der Richtlinie 98/41/EG unterfallen damit den Meldeformalitäten und sind über das Nationale Single Window abzugeben.

Zu Buchstabe k:

Die Änderung der Richtlinie 2003/25/EG durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 ordnet die Befugnisse der Kommission zum Erlass von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten neu und passt sie an die aktuelle Rechtslage im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union an.

Zu Buchstabe l:

Die neue Schwefelrichtlinie (Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe) ersetzt die Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüs-

siger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG, die zuletzt durch die Richtlinie 2012/33/EU geändert wurde. Bisher wurden in der Anlage zum SchSG Artikel 4a Abs. 1, 2 Buchstabe b, Abs. 3, 4 und 5 sowie Artikel 4b Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2 Buchstabe a, b und d der Richtlinie aufgeführt, die sich auf die Verhaltensvorschriften für die Seeschifffahrt bezüglich der Schwefelemissionen durch Schiffskraftstoffe bezogen. Die Vorschriften wurden durch die Richtlinie 2012/33/EU geändert und durch die neue Schwefelrichtlinie als kodifizierende Fassung nur redaktionell neu nummeriert. Die entsprechenden Vorschriften auf die Nummer 21 des Abschnitts D der Anlage zum SchSG Bezug nimmt, werden nun entsprechend geändert.

Zu Nummer 4:

Die Änderungen in Abschnitt E der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz betreffen internationale Schiffssicherheitsnormen, die in Deutschland als anwendbare anerkannte Regeln der Technik oder der seemännischen Praxis bekannt gemacht worden sind.

Zu Buchstabe a:

Die EntschlieÙung MSC.447(99) dient der Wiederaufnahme des zuvor unbeabsichtigt gestrichenen Hefts mit Angaben zur Ladung und zur Stabilität Zeugnisses über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut in das Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut im Kontext des Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (GC-Code).

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die Ergänzung dient der Abgrenzung des SPS-Code von 2008 von dem ursprünglichen SPS-Code von 1983.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die EntschlieÙung MSC.445(99), MSC.453(100) und MSC.464(101) werden die Zeugnismuster im Code über die Sicherheit von Spezialschiffen von 2008 aktualisiert.

Zu Buchstabe c:

Die Richtlinien von 2017 über zusätzliche Aspekte der Technischen NO_x-Vorschrift 2008 in Bezug auf besondere Anforderungen an Schiffsdieselmotoren mit Systemen zur selektiven katalytischen Reduktion (SCR) beinhalten Anforderungen für die Zertifizierung der Systeme zur selektiven katalytischen Aufbereitung der Schiffsabgase und die Beschreibung der Testverfahren nach Schema A und B.

Zu Buchstabe d:

Die Entschließung MEPC.289(71) beinhaltet die Richtlinien von 2017 für die Risikobewertung nach Regel A-4 des Ballastwasser-Übereinkommens (G7). Die Richtlinien sollen den Verwaltungen der Mitgliedsstaaten bei der Risikobewertung im Zusammenhang mit der Gewährung von Befreiungen nach Regel A-4 von Vorgaben der Regeln B-3 oder C-1 dienen.

Zu Artikel 2 - Änderung der Schiffssicherheitsverordnung - :**Zu Nummer 1:**

Die Normenkette in Bezug auf die bei der jährlichen Veröffentlichung im Verkehrsblatt zu berücksichtigenden Fundstellen zur Bekanntmachung von Zeugnistypen wird vervollständigt.

Zu Nummer 2:

Die Änderung dient der Klarstellung der bestehenden Abgrenzung zwischen den Anwendungsbereichen der Schiffssicherheitsverordnung und der Binnenschiffsuntersuchungsordnung. Bei den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung handelt es sich um Gewässer, auf denen nach Maßgaben der Schiffssicherheit sowohl Seefahrt als auch Binnenschiffahrt betrieben werden kann. Beide Sicherheitsregime stehen insoweit nebeneinander. Dieser Umstand wird, unter Berücksichtigung aller relevanten Fallgruppen, nochmals neu gefasst. Am Verkehr darf teilnehmen, wer im Besitz der notwendigen Zeugnisse nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung ist oder ein Schiff nach den Regeln der Binnenschiffsuntersuchungsordnung ohne Zeugnis betreiben darf.

Zu Nummer 3:**Zu Buchstabe a:**

Die Änderung dient der Anpassung an die jeweils geltende Fassung.

Zu Buchstabe b:

Die Änderung dient der Aktualisierung, da die relevanten Rechtsvorschriften durch die Richtlinie EU 2017/2110 in die Richtlinie 2009/16/EG übertragen werden.

Zu Nummer 4:

Die sprachliche Klarstellung dient der Anpassung des Wortlauts an die Richtlinie 98/41/EG und entspricht der aktuellen Praxis.

Zu Nummer 5:

Die sprachliche Klarstellung dient der Anpassung des Wortlauts an die Richtlinie 98/41/EG und entspricht der aktuellen Praxis.

Zu Nummer 6:

Durch die Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregeln unterliegen vom 7. März 2018 (BGBl. I S. 237) wurde die Schiffssicherheitsverordnung 86 aufgehoben. Dadurch entfiel die Rechtsgrundlage für die Erteilung von Sicherheitszeugnissen für Ausbildungsfahrzeuge, die nicht zu Sport- und Freizeitwecken gebaut worden sind. Den bisher auf der Grundlage der SchSV86 in Verbindung mit der Richtlinie nach § 52a SchSV zugelassenen Fahrzeugen soll nach Antragsprüfung durch § 15 Bestandsschutz gewährleistet werden.

Die derzeit geltende Fassung des § 15 kann aufgehoben werden. Die darin geregelte Übergangsfrist bis 1. April 2019 ist abgelaufen.

Zu Nummer 7:**Zu Buchstabe a:****Zu Doppelbuchstabe aa:**

Die Änderung der Überschrift dient der Bezugnahme auf die jeweils geltende Fassung des Rechtsaktes der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Union.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

Es handelt sich um eine sprachliche Angleichung an den Text der überarbeiteten Richtlinie 98/41/EG.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Diese Vorschrift beinhaltet die Zuständigkeitsregelungen für die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr):

Zu a): Die für den Betrieb eines Fahrgastschiffes verantwortliche Gesellschaft hat nach Artikel 8 Abs. 1 der Richtlinie 98/41/EG einen Fahrgastregisterführer zu benennen, der die Daten dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichteten einzigen Fenster meldet. Die BG Verkehr ist zuständig für die Entgegennahme dieser Benennungen.

Zu b) Für Fahrten von mehr als 20 Seemeilen vom Ausgangspunkt bis zum nächsten Anlaufhafen ist gemäß Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 98/41/EG eine Reihe personenbezogener Daten der an Bord befindlichen Personen zu erheben und zu melden. Die BG Verkehr ist zuständig für etwaige Herabsetzungen dieses Schwellenwertes.

Zu c) Artikel 6 Absatz 3 sowie Artikel 9 Absätze 2, 4 und 5 der Richtlinie 98/41/EG enthalten Bestimmungen über Befreiungen bzw. Ausnahmen von der Pflicht zur Erhebung bzw. Meldung von Daten. Zuständig hierfür ist die BG Verkehr.

Zu d) Durch die Meldungen der Personendaten an das gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichtete einzige Fenster werden die von der BG Verkehr zu genehmigenden Fahrgastregistrierungssysteme der Gesellschaften an Land obsolet. Es ist nun Aufgabe der BG Verkehr sicherzustellen, dass die Verfahren zur Datenregistrierung der Gesellschaften genaue und rechtzeitige Meldungen gewährleisten.

Zu Dreifachbuchstabe ccc:

Der Verweis auf eine Seegebietskarte ist für die Zwecke des Artikels 9 Absatz 4 der Richtlinie 98/41/EG nicht erforderlich.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Die Änderung des Verweises dient der Anpassung der Vorschrift an eine Verschiebung in der Richtlinie 2009/45 (EG).

Zu Buchstabe b:**Zu Doppelbuchstabe aa:****Zu Dreifachbuchstabe aaa:**

Es ist auf die Begründung zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb zu verweisen.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Die Änderung passt die Regelung an die geänderte Gestaltung der betroffenen Publikationen des BSH an.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Änderung dient der Aktualisierung, da die relevanten Rechtsvorschriften durch die Richtlinie EU 2017/2110 in die Richtlinie 2009/16/EG übertragen werden.

Zu Nummer 8:**Zu Buchstabe a:****Zu Doppelbuchstabe aa:**

Mit der Festlegung der Einsatzzeiten für Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge auf mindestens den Zeitraum zwischen 8 und 17 Uhr, erhalten die handelnden Betrieben eine größere Planungssicherheit und bessere Rahmenbedingungen für ihr wirtschaftliches Handeln. Gleichzeitig wird ein Beitrag zur Rechtsklarheit bei Kontrollen der betroffenen Fahrzeuge im fraglichen Zeitraum geschaffen.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Durch die Einfügung der Begriffsdefinitionen wird die Nummer 8.3.5 klarer gefasst. Die in der Praxis auftretenden Fragen aufgrund der Verwendung unbestimmter

Rechtsbegriffe bei einer technisch sehr anspruchsvollen Fragestellung werden damit beantwortet.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Streichung von „§ 3 Absatz 3 Nummer 4“ soll die praktische Umsetzung des Veröffentlichungsgebots im Verkehrsblatt sichergestellt werden. Die Streichung ist Ausfluss der Änderungen zu Artikel 2 Nr. 1, der nun unmittelbar auf die einschlägigen Vorschriften verweist. Ein gesonderter Verweis in diesen Vorschriften auf § 3 Absatz 3 Nummer 4 ist somit nicht mehr notwendig.

Zu Buchstabe b:

Für diese Änderung gilt die gleiche Begründung wie zu Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc.

Zu Buchstabe c:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die Änderung dient der Aktualisierung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in ihrer derzeit geltenden Fassung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Diese Änderung korrigiert ein Versehen. Die Klassifikationsgesellschaften werden nicht nach der bisher zitierten Richtlinie anerkannt, sondern nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Die Änderung dient der Aktualisierung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in ihrer derzeit geltenden Fassung.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Für diese Änderung gilt die gleiche Begründung wie zu Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc.

Zu Buchstabe d:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die Neufassung dient der Klarstellung in der bestehenden Nummerierung der Nummer 2. Zudem werden die Verweise auf das Kapstadt-Übereinkommen vereinheitlicht.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Änderung dient der Vereinheitlichung der Verweise auf das Kapstadt-Übereinkommen.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Durch die Einfügung der neuen Nummer 6.5 wird die aktuelle Praxis für die zwingende zehnjährige Wiederholung eines Krängungsversuchs bei Fischereifahrzeugen von unter 24 Metern gelockert. Anders als in Regel 9 Absatz 4 der Richtlinie 97/70 /EG des Rates vom 11. Dezember 1997 in Verbindung mit dem Torremolinos-Protokoll zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 vom 2. April 1993, kann bei Fischereifahrzeugen von unter 24 Metern zukünftig unter bestimmten Umständen auf eine erneute Durchführung eines Krängungsversuchs, der grundsätzlich alle 10 Jahre durchzuführen ist, verzichtet werden. Wurden in diesem Zeitraum keine die Stabilität verändernden Maßnahmen am Fahrzeug vorgenommen, so ist der Verzicht auf eine erneute Durchführung des Krängungsversuchs ohne Reduzierung des Sicherheitsniveaus möglich, der Aufwand der Wirtschaft wird signifikant reduziert. Dies entbindet den Eigner nicht von der Verpflichtung gem. § 13 Absatz 1 Nummer 1 SchSV die Berufsgenossenschaft über stabilitätsrelevante Veränderungen oder Umbauten des Fahrzeugs umgehend zu informieren.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Die Einfügung dient der Klarstellung der Anforderungen sowohl an den Freibord gedeckter Fischereifahrzeuge sowie die entsprechende Kennzeichnung der Fahrzeuge, die in der Praxis immer wieder zu Problemen geführt haben. Gerade bei kleinen Fahrzeugen ist die Bestimmung eines Freibordes sowie die Anbringung der Freibordmarke notwendig, um eine effektive Kontrolle auch der Einhaltung der Stabilitätsvorgaben zu ermöglichen. Die Regel entspricht der in der Praxis üblichen Festlegung und Kennzeichnung eines Mindestfreibords bei gedeckten Fahrzeugen und ermöglicht somit eine gleichförmige Anwendung und Kontrolle der Freibordvorschriften.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Die Änderung dient der Anpassung der Nummerierung an die Einfügungen der neuen Nummern 6.8 und 6.9.

Zu Doppelbuchstabe ff:

Für diese Änderung gilt die gleiche Begründung wie zu Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc.

Zu Buchstabe e:**Zu Doppelbuchstabe aa:**

Die Änderung dient der Aktualisierung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in ihrer derzeit geltenden Fassung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Änderung dient der Klarstellung der in Anlage 1a zu den §§ 6 und 6a der SchSV Teil 6, Kapitel 1, Nummer 1.2.5 aktuell enthaltenen Ausnahmeregelung für nicht gewerbsmäßig für Sport- und Freizeitzwecke verwendete Kleinfahrzeuge.

Das Hamburgische Obergerverwaltungsgerichts legt in einem Beschluss (Az. 3 Bs 124/19) dar, dass es nach seiner Auslegung des bisherigen Wortlauts keine rechtliche Grundlage gebe, diese Ausnahme vom Anwendungsbereich der Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe (Kleinfahrzeuge), restriktiv auszulegen und den in der Ausnahmeregelung genannten Verwendungszweck "für Sport- und Freizeitzwecke" im Sinne des Schifffahrtsrechts zu begrenzen. Eine solche Begrenzung ist jedoch geboten, so dass der Wortlaut diesbezüglich geändert und damit begrifflich im Sinne der bisherigen Rechtsauslegung der Verwaltung konkretisiert wird.

Die Schiffssicherheitsverordnung dient dem Schutz der Personen an Bord, der Schifffahrt und Schifffahrtseinrichtungen, einschließlich anderer Verkehrsteilnehmer, sowie der Gesundheit, Küste und Umwelt und gleichzeitig der Erfüllung der völkerrechtlichen Pflichten der Bundesrepublik Deutschland als Flaggenstaat aus Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen. Der Betrieb eines Schiffes ist in besonderem Maße geeignet, die Gefährdung dritter Personen oder ihres Eigentums herbeizuführen (vgl. auch BGHZ 57, 309 (312) = NJW 1972, 538; Bundesoberseeamt Bf 6/86, Amtliche Entscheidungssammlung BOSA 1987 S. 59 (66)). Die Aus-

nahme in Anlage 1a Teil 6, Kapitel 1, Nummer 1.2 5 SchSV ermöglicht es, nicht-gewerbsmäßige Kleinfahrzeuge mit entsprechendem Verwendungszweck im nationalen aber auch im internationalen Verkehr ohne jegliches Schiffssicherheitszeugnis zu betreiben. Eine solche Ausnahme kann aufgrund der oben genannten Schutzzwecke der Schiffssicherheitsverordnung und seevölkerrechtlichen Verpflichtungen nur gerechtfertigt sein, wenn das Risikoprofil eines Schiffes aufgrund des Einsatzzwecks signifikant geringer ist als in allen anderen geregelten Fällen. Diese Fälle genauer zu beschreiben war bereits die Bestrebung im Jahr 2015 bei der Aufnahme der Wörter „für Sport und Freizeitwecke“ in Teil I Nummer 1.2.5 der Richtlinie nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 der Schiffssicherheitsverordnung über Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen vom 11. September 2015 (VkB. Nr. 18 vom 30.09.2015 S.572), der Vorgängernorm von Anlage 1a Teil 6, Kapitel 1, Nummer 1.2.5 SchSV. Seit dieser Änderung hängt die Befreiung von der Schiffssicherheitszeugnispflicht nicht mehr allein davon ab, dass ein Kleinfahrzeug nicht gewerbsmäßig verwendet wird. Weitere einschränkende Voraussetzung ist der Verwendungszweck des Kleinfahrzeugs. Hier hat der Verordnungsgeber den zuvor sehr weiten Bereich der nicht-gewerbsmäßigen Verwendung bewusst eingegrenzt. Eine Ausnahme von den Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe kann nur angenommen werden, wenn der alleinige Einsatzzweck des Schiffes ausschließlich die schiffsbezogene private sportliche Betätigung oder schiffsbezogene Erholung der Personen an Bord ist. Es reicht hierfür gerade nicht aus, dass das Kleinfahrzeug lediglich in Abgrenzung zur Berufsschiffahrt in der Freizeit genutzt wird.

Das Fahrzeug muss über die Fahrt an sich hinaus als Sportgerät genutzt werden, beispielsweise zum Segeln oder zum Motorbootsport.

Nur bei einer ausschließlichen Verwendung für Sport- oder Erholungszwecken kann von einem geringeren Risikoprofil des nicht-gewerbsmäßig verwendeten Kleinfahrzeuges ausgegangen werden, da der Einsatz üblicherweise in Abgrenzung zu anderen Verwendungszwecken in räumlich begrenzten beziehungsweise bekannten Seegebieten und in beschränkten Zeitfenstern erfolgt. Zudem ist allein in diesen Fällen generell ein Vermeiden von Gefahrenlagen, z.B. durch den Verbleib im Hafen bei aufkommenden schlechten Wettern, uneingeschränkt möglich. Dementsprechend

können diese Fahrzeuge im Gegensatz zu gewerbsmäßig verwendeten Kleinfahrzeugen aufgrund ihres generell geringeren Risikoprofils mit Führerscheinen nach der Verordnung über das Führen von Sportbooten (Sportbootführerscheinverordnung - SpFV) geführt werden. Die Anforderungen zur Erlangung eines Sportbootführerscheins sind gegenüber den Prüfungen zur Erlangung von Befähigungszeugnissen für Kauffahrteischiffe ganz erheblich geringer, vgl. Bundesoberseeamt Bf 6/86, Amtliche Entscheidungssammlung BOSA 1987 S. 59 (66)).

Bei der Verfolgung anderer Verwendungszwecke, auch wenn dieses in der Freizeit erfolgt, kann ein geringeres Risikoprofil nicht generell angenommen werden. Ein höheres Sicherheitsrisiko für die Sicherheit der Personen an Bord, der Schiffe, der Schifffahrt oder Schifffahrtseinrichtungen, einschließlich anderer Verkehrsteilnehmer der Küste oder der Umwelt besteht insbesondere auch für die von Vereinen und Privatpersonen im Bereich des Umweltschutzes, der Seenotrettung, inklusive Beobachtungsmissionen, oder anderer humanitärer Zwecke eingesetzten Schiffe.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Die Änderung dient der Korrektur des Verweises auf die in Kapitel 3 enthaltenen Bestimmungen für Kleinfahrzeuge.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Für diese Änderung gilt die gleiche Begründung wie zu Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc.

Zu Buchstabe f:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die Änderung dient der Aktualisierung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in ihrer derzeit geltenden Fassung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Es wird auf die Begründung zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe e Doppelbuchstabe bb verwiesen.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Für diese Änderung gilt die gleiche Begründung wie zu Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Die Änderung dient der Korrektur des Verweises auf die Regel des Freibordübereinkommens die sich mit den Lukensäulen befasst.

Zu Nummer 9:

Die Änderung dient der Anpassung der bestehenden Regelung zu Probefahrten an die geänderten Bedarfe der Praxis. Probefahrten erfordern, insbesondere bei größeren Schiffen, längere Strecken und Tests in verschiedene Seegebieten, so dass ein Verlassen der deutschen Gewässer notwendig werden kann. Anknüpfungspunkt ist deshalb nunmehr auch die Inlandsfahrt, von einem deutschen Hafen zu einem anderen deutschen Hafen. Sind die Gewässer anderer Staaten betroffen, berührt die Probefahrt also auch andere Jurisdiktion, ist eine Abstimmung mit dem jeweiligen Staat erforderlich. Für die Fahrt durch deutsche Gewässer kann auch hier weiterhin eine Probefahrt genehmigt werden.

Zu Nummer 10:

Die Neufassung dient dem Datenschutz der Prüfungsteilnehmer. Die Übermittlung einer Ausweiskopie als Anforderung für die Anmeldung zur Prüfung entfällt.

Zu Artikel 3 - Änderung der See-Sportbootverordnung - :

Zu Nummer 1:

Die Änderung der Begriffsbestimmung "Sport- oder Erholungszwecke" dient der Anpassung an die durch Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe e Doppelbuchstabe aa erfolgte Änderung.

In Bezug auf den Bau der Wasserfahrzeuge sind die Begriffe „Sport- und Erholungszwecke“ als kumulative Verknüpfung zu verstehen, da der Begriff "Sportboot" nicht solche Fahrzeuge umfasst, die nach ihrer Bauart keine Sportboote sind, aber zu Erholungszwecken gebaut wurden. Als Berufsschiffe gebaute Fahrzeuge sind keine für "Sport- und Erholungszwecke" gebaute Wasserfahrzeuge. Die originäre Zweckbestimmung bei dem Bau des Fahrzeuges kann durch einen nachträglichen Umbau nicht geändert werden.

In Bezug auf den Verwendungszweck dient die Änderung der Begriffsbestimmung "ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke" ebenfalls der Anpassung an die Änderung der Anlage 1a Teil 6 Kapitel 1 Nummer 1.2 Nr. 5 der SchSV.

Auch hier fallen weder unter Sportzwecke noch unter Erholungszwecke – die zielgerichtete Verwendung eines Fahrzeuges von Vereinen und Privatpersonen insbesondere im Bereich des Umweltschutzes, der Seenotrettung, inklusive Beobachtungsmissionen, oder zu anderen humanitären Zwecken. Das Fahrzeug muss über die Fahrt an sich hinaus als Sportgerät genutzt werden, beispielsweise zum Segeln oder zum Motorbootsport.

Sport- oder Erholungszwecke liegen insbesondere auch nicht vor bei gewerbsmäßigen Fahrten, bei denen die Personenbeförderung im Vordergrund steht (z.B. mit Wassertaxis), gewerbsmäßigen Fahrten mit touristischen Motiven, wie Ausflugsfahrten, Hafenrundfahrten und Veranstaltungsfahrten (z.B. Disco-, Geburtstags- und Hochzeitsfahrten, Kochkurse, Yogakurse).

Diese Einschränkung bei derartigen gewerbsmäßigen Verwendungszwecken ist deswegen erforderlich, da § 2 Abs. 1 Nr. 6 i.V.m. § 19 die gewerbsmäßige Nutzung

von Sportbooten für die Ausbildung zum Führen von Sportfahrzeugen oder ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke gegen Entgelt im nationalen wie auch im internationalen Schiffsverkehr erlauben soll. Beim Status eines Sportbootes handelt es sich um eine ordnungsrechtliche Privilegierung. Substantiell unterscheidet sich der Sicherheitsstandard von Sportbooten deutlich von dem der Berufsschiffahrt. Der Unterschied zu den Regelungen für Berufsschiffe erschöpft sich auch nicht lediglich in einigen wenigen Ausnahmen von baulichen Vorschriften, die Sportboote objektiv nicht erfüllen können. Auch die Ausrüstungsvorschriften und insbesondere die auf einem gewerbsmäßig betriebenen Sportfahrzeug für die Bootsführer und für die Besatzung vorgeschriebene Befähigung (z.B. Sportbootführerschein) unterscheidet sich ganz erheblich von der erforderlichen Qualifizierung der Schiffsführer und der Besatzung in der Berufsschiffahrt (Befähigung nach dem Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) bzw. nach der Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV)).

Diese Privilegierung darf nicht zur Umgehung der für Berufsschiffe geltenden Anforderungen und damit de facto zu einer Absenkung der Sicherheitsniveaus führen. Aufgrund der bestehenden Schutzzwecke und Verpflichtungen im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs und der Meeresumwelt, insbesondere die zu gewährleistende Sicherheit dieser Fahrzeuge und der an Bord befindlichen Personen, kann eine solche Privilegierung nur dadurch gerechtfertigt sein, wenn auf der anderen Seite das Risikoprofil der gewerbsmäßigen Nutzung des Sportfahrzeuges aufgrund des Verwendungszwecks signifikant geringer ist als das Risikoprofil der Berufsschiffahrt.

Dies kann nur angenommen werden, wenn der Verwendungszweck entweder in der Ausbildung zum Führen von Sportfahrzeugen liegt oder ausschließlich die schiffsbezogene sportliche Betätigung oder die schiffsbezogene Erholung ist. Aus dem gesetzlichen Schutzgedanken heraus muss bei der gewerbsmäßigen Verwendung für Sport- oder Erholungszwecke im Vordergrund der Einsatz des Fahrzeuges als Sportgerät stehen. Erfasst werden hiervon nur Aktivitäten, bei denen - wie bei Ausbildungsfahrten - Mitfahrer in den Bordbetrieb eingebunden werden und/oder bei denen der Zweck der Fahrt entweder der schiffsbezogene Sport oder die schiffsbezogene Erholung an Bord ist (wie z.B. aktives Mitfahren mit dem Segelboot oder einer Moto-

ryacht auf der Ostsee). Nur dann und wenn den Personen an Bord zumindest eine gewisse Erfahrung im Umgang mit Booten und dem Wetter unterstellt werden kann, wie beim Angeln und Tauchen vom Schiff aus angenommen werden kann, kann von einem signifikant geringeren Risikoprofil ausgegangen werden.

Dagegen sind gewerbsmäßigen Fahrten, bei denen die Personenbeförderung im Vordergrund steht, und gewerbsmäßige Einsätze mit touristischen Motiven, die in direkter Konkurrenz zur Berufsschiffahrt stehen, nicht als Sport- oder Erholungszwecke anzusehen. Die Durchführung dieser Fahrten bleibt daher weiterhin der Berufsschiffahrt vorbehalten.

Darüber hinaus soll eine Möglichkeit zur Zulassung von Fahrzeugen, die mehr als 12 Personen an Bord benötigen, um das Fahrzeug unter Regattabedingungen segeln zu können, geschaffen werden, indem das Sportboot für zwölf Personen zuzüglich Fahrzeugführer und Besatzung zugelassen werden kann. Diese Fahrzeuge konnten ursprünglich als Ausbildungsfahrzeuge auf Grundlage der SchSV86, die mit der Verordnung vom 7. März 2018 (BGBl. I S. 237) aufgehoben wurde, zugelassen werden.

Zu Nummer 2:

Die Nennung des Verwendungszwecks des gewerbsmäßig eingesetzten Sportbootes ist an dieser Stelle nicht mehr erforderlich, da die Verwendungszwecke mit in die Definition des Begriffes „Sportboot“ aufgenommen wurden. Ein Sportboot ist per definitionem nur ein Sportboot, wenn es entweder ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke oder für die Ausbildung zum Führen eines Wasserfahrzeugs genutzt wird.

Die Änderung der Begriffe "der auf eine Gewinnerzielungsabsicht gerichtet ist" in "gegen ein Entgelt" dient der Klarstellung, dass hiermit Fahrten mit einem Schiffsführer, die gegen Entgelt öffentlich einem unbestimmten Personenkreis mit einer gewissen Regelmäßigkeit angeboten werden, zu verstehen sind, eine Gewinnerzielungsabsicht ist hierfür nicht erforderlich, vgl. Beschluss des Hamburgischen Obergerichtes (Az. 1 Bs 181/10).

Zu Nummer 3:

Nach der Kleinfahrzeugkennzeichnungsverordnung sind Wasserrettungsfahrzeuge einer als gemeinnützig anerkannten Körperschaft von der Kennzeichnungspflicht im Binnenbereich befreit. Nummer 2 führt eine solche Befreiung von der Kennzeichnungspflicht auch für Wassermotorräder einer als gemeinnützig anerkannten Körperschaft, die zur Wasserrettung im Seebereich eingesetzt werden, ein.

Zu Artikel 4 - Änderung der Anlage zum Seeaufgabengesetz - :

Die vorliegenden Resolutionen sollen in der Anlage zum Seeaufgabengesetz aufgeführt werden, da sie den aktuellsten Stand der national in Kraft gesetzten Änderungen des MARPOL-Übereinkommens darstellen.

Durch die EntschlieÙung MEPC.246(66) wurden die Anlagen I bis V des MARPOL-Übereinkommens geändert und die Anwendung des Codes für die Umsetzung von IMO-Rechtsinstrumenten (III-Code) bei der Umsetzung von MARPOL-Regelungen und der Wahrnehmung von Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten durch die Mitgliedsstaaten verbindlich vorgeschrieben.

Entsprechende Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens wurden durch die EntschlieÙung MEPC.247(66) angenommen.

Durch die EntschlieÙung MEPC.248(66) wird die Anlage I des MAPROL-Übereinkommens geändert. Öltankschiffen wird das Mitführen von Stabilitätsrechnern, mit denen die Einhaltung der Intakt- und Leckstabilitätsvorschriften überprüft werden kann, verbindlich vorgeschrieben. Als Ausnahme ist der Verzicht durch die Verwaltung unter den Voraussetzungen des neuen Absatzes 6 der Regel 3 möglich. Zudem enthält die EntschlieÙung entsprechende Änderungen bzw. Ergänzungen des IOPP-Zeugnisses.

Die EntschlieÙung MEPC.251(66) enthält Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und der Technischen NO_x-Vorschrift 2008. Unter anderem wurde Stufe III für die NO_x-Emissionsgrenzwerte in den Emissions-Überwachungsgebieten eingeführt. Außerdem beinhaltet die EntschlieÙung Änderungen der Vorschriften zur Energieeffizienz (Regel 19-21), die weitere Schiffe in den Anwendungsbereich einbeziehen.

Zu Artikel 5 - Änderung der Sportseeschifferscheinverordnung - :

Die Zusammensetzung der Prüfungskommission für die theoretische Prüfung zum Erwerb des Sportküstenschifferscheins soll der Zusammensetzung der Prüfungskommission für die praktische Prüfung zum Erwerb des Sportküstenschifferscheins angeglichen werden. In der praktischen Prüfung besteht die Prüfungskommission aus einem Vorsitzenden und mindestens einem weiteren Prüfer. Künftig soll die Prüfungskommission auch für die theoretische Prüfung aus einem Vorsitzenden und mindestens einem weiteren Prüfer bestehen. Dies entspricht zahlenmäßig auch der Zusammensetzung der Prüfungskommission für den Erwerb des Sportbootführerscheins.

Zu Artikel 6 - Änderung der Schiffsausrüstungsverordnung - :

Die Änderung von § 3 Absatz 1 der Schiffsausrüstungsverordnung dient zum einen der redaktionellen Bereinigung. So wird § 3 Absatz 1 Nummer 1 gestrichen, die aufgrund Zeitablaufs keine Anwendung mehr findet. Zudem dient die Änderung der Klarstellung, dass alle benannten Stellen den Anforderungen des § 3 Absätze 2 bis 3 a unterliegen. Dies gilt auch für die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation, soweit sie als benannte Stelle agiert. Die im Aufbau des aktuellen § 3 Absatz 1 der Schiffsausrüstungsverordnung angelegte Sonderstellung der Dienststelle Schiffssicherheit entspricht insoweit nicht der Praxis und ist zu streichen. Damit entspricht auch die Darstellung der Anerkennung benannter Stellen vollständig den in der Richtlinie 2014/90/EU enthaltenen Vorgaben.

Zu Artikel 7 - Inkrafttreten - :

Die Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Verordnung und entspricht dem Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.