

Relevante Änderungen durch die Neunzehnte Schiffsicherheitsverordnung

Art. 2 Nr. 8 lit. e lit. bb der 19. SchSAV ändert SchSV Anlage 1 Teil 6 Kapitel 1 Regel 1.2 Nr. 5 (*Ausnahmeregelung in der SchSV Anlage*):

5. Kleinfahrzeuge, die nicht gewerbsmäßig für Sport- und Freizeitzwecke verwendet werden;	5. Kleinfahrzeuge, die nicht gewerbsmäßig <u>und ausschließlich</u> für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden;
---	---

Art. 3 Nr. 1 der 19. SchSAV ändert SchSV Anlage 1 Teil 6 Kapitel 1 Regel 1.2 Nr. 4 (unverändert) in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Nr. 1 SeeSpbootV (*Ausnahmeregelung in der SchSV Anlage in Verbindung mit der Definition für Sportboote der SeeSpbootV*):

(1) Im Sinne dieser Verordnung sind	
1. Sportboote	
(Text alte Fassung) ▼ Wasserfahrzeuge mit oder ohne Maschinenantrieb, die für Sport- und Freizeitzwecke gebaut worden sind und dafür verwendet werden und die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind,	(Text neue Fassung) Wasserfahrzeuge mit oder ohne Maschinenantrieb, die für Sport- und Erholungszwecke gebaut worden sind und <u>ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke oder für die Ausbildung zum Führen von Sportbooten verwendet werden</u> und die für nicht mehr als zwölf Personen <u>zuzüglich Fahrzeugführer und Besatzung</u> zugelassen sind,

Relevanter Teil der Begründung der Gesetzesänderung

Begründung der Neunzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (**Zusammenfassung der Definitionsänderungen für Kleinfahrzeuge und Sportboote**), S. 3 (unter A. *Allgemeiner Teil - II. Wesentlicher Inhalt der Verordnung*):

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.

Begründung für Art. 2 Nr. 8 lit. e lit. bb der Neunzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (**Begründung der Definitionsänderung für Kleinfahrzeuge**), S. 58-60 (unter B. *Besonderer Teil - Artikel 2 - Nummer 8 - Buchstabe e - 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

Oberverwaltungsgerichts 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 Freizeitwecke" 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 Ausnahme in Anlage 1a Teil 6, Kapitel 1, Nummer 1.2 5 SchSV ermöglicht es, nichtgewerbsmäßige 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 (VkBf. 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 Berufsschifffahrt 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.

Begründung für Art. 3 Nr. 1 der Neunzehnten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (**Begründung der Definitionsänderung für Sportboote**), S. 62-64 (unter B. Besonderer Teil - Artikel 3 - Nummer 1):

Die Änderung der Begriffsbestimmung "Sport- oder Erholungszwecke" dient der Anpassung an die durch Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe e Doppelbuchstabe aa [Anmerkung: dies müsste Doppelbuchstabe bb lauten] 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 Berufsschifffahrt. 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 Berufsschifffahrt (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 Berufsschifffahrt.

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 Motoryacht 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 Berufsschifffahrt stehen, nicht als Sport- oder Erholungszwecke anzusehen. Die Durchführung dieser Fahrten bleibt daher weiterhin der Berufsschifffahrt 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.