

# Referentenentwurf

## des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

### Zweite Verordnung zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung

#### A. Problem und Ziel

Die letzte Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung erfolgte als Teil des Maßnahmenpaketes zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge, das gemeinsam mit den Bundesländern von der Bundesregierung im Jahr 2016 beschlossen wurde. Die Änderungen bewirkten, dass § 5 der Schiffsbesetzungsverordnung befristet bis zum 30. Juni 2021 in der Fassung anzuwenden ist, dass von den Offizieren des nautischen oder technischen Bereichs auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 8 000 mindestens einer Unionsbürger sein muss. Gleichzeitig wurde festgelegt, dass die Auswirkungen der Anwendung des geänderten § 5 Schiffsbesetzungsverordnung nach Ablauf von vier Jahren gemeinsam mit den anderen Bestandteilen des Maßnahmenpakets evaluiert werden. Die Evaluierung hat ergeben, dass das Gesamtpaket zur Stärkung der deutschen Flagge sich in der Gesamtheit seiner Einzelmaßnahmen - und damit auch die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung - stabilisierend auf die Beschäftigung an Bord ausgewirkt und dazu beigetragen hat, maritimes Know-how in Deutschland zu sichern. Mit dem Maßnahmenpaket konnte eine Abschwächung des negativen Ausfluggestrends erreicht werden (Gesamtpaket zur Stärkung der Deutschen Flagge, Bericht über die Evaluierung der Maßnahmen vom 29. September 2020 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht in den 2016 vorgenommenen Änderungen der Schiffsbesetzungsverordnung weiterhin einen wichtigen Baustein zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge und Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland. Durch die Reduzierung der verpflichtenden Beschäftigung von Unionsbürgern als Schiffsoffiziere sowie den Wegfall der verpflichtenden Beschäftigung von Schiffsmechanikern an Bord von Schiffen unter der Bundesflagge, konnte die Senkung der Personalkosten für die Schifffahrtsunternehmen erreicht werden. Gleichzeitig ist festzustellen, dass sich die Änderungen von 2016 nicht negativ auf die Schiffssicherheit ausgewirkt haben und die Schiffsbesetzungsverordnung als Regelungsinstrument zur Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr damit weiterhin die vom Gesetzgeber beabsichtigte Wirkung entfaltet. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat daher beschlossen, die 2016 getroffene Regelung zur Anwendbarkeit des § 5 Schiffsbesetzungsverordnung zu verlängern. Die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung steht im Zusammenhang mit der Verlängerung der anderen Einzelmaßnahmen des Gesamtpaketes.

Daneben bedarf es in der Schiffsbesetzungsverordnung der Aufnahme der Anforderungen an eine sichere Besetzung von offenen und teilgedeckten Fischereifahrzeugen in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat in ihrem Untersuchungsbericht 258/18 die Sicherheitsempfehlung an das BMVI gerichtet, die Schiffsbesetzungsverordnung dahingehend anzupassen, dass auch gewerbliche Arbeitsboote unter 8 Metern Länge von ihrem Anwendungsbereich erfasst werden. Um diese Sicherheitslücke zu schließen, soll die Schiffsbesetzungsverordnung entsprechend angepasst werden.

## **B. Lösung**

Um eine langfristige Planbarkeit für die Marktteilnehmer zu erreichen, soll die 2016 getroffene Regelung zur Anwendbarkeit des § 5 Schiffsbesetzungsverordnung um sechs Jahre verlängert werden. § 12 Absatz 2 Schiffsbesetzungsverordnung wird dahingehend angepasst, dass § 5 Schiffsbesetzungsverordnung bis zum 30. Juni 2027 in der bisher bis zum 30. Juni 2021 befristeten Fassung anzuwenden ist. Die Anforderungen an die sichere Besetzung von offenen und teilgedeckten Fischereifahrzeugen in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei werden in § 9b der Schiffsbesetzungsverordnung neu verortet. In Umsetzung der Sicherheitsempfehlung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wird § 8 Absatz 1 Satz 3 Schiffsbesetzungsverordnung geändert. Damit benötigen auch Schiffe von 8 Metern Länge oder weniger, die in den Anwendungsbereich der Schiffsbesetzungsverordnung fallen, ein Schiffsbesetzungszeugnis, mit Ausnahme von Fischereifahrzeugen nach § 9b.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Bei der Dienststelle Schiffssicherheit entstehen für die neue Tätigkeit im ersten Jahr Personal- und Sachkosten in Höhe von 2.039,67 Euro. In den Folgejahren werden die Personal- und Sachkosten auf 254,96 Euro geschätzt. Die Aufgaben werden mit vorhandenem Personal erledigt. Entstehende Mehrausgaben an Personal- und Sachmitteln sind im Epl. 12 auszugleichen.

Im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung werden durch die zu erwartende Ausstellung von 40 Schiffsbesetzungszeugnissen Gebühreneinnahmen in Höhe von 2.400,00 Euro, in den Folgejahren Gebühreneinnahmen in Höhe von 300,00 Euro erwartet. Die Gebühren werden kostendeckend erhoben.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht Erfüllungsaufwand für die Beantragung von Schiffsbesetzungszeugnissen für Schiffe im Anwendungsbereich der Schiffsbesetzungsverordnung mit einer Länge von 8 Metern oder weniger. Derzeit wird bei Zugrundelegung der dem Bund vorliegenden Daten die Anzahl der Schiffe, die aufgrund der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ein Schiffsbesetzungszeugnis beantragen müssen, auf 40 im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung und auf fünf pro Jahr in den Folgejahren geschätzt. Für die Dauer der Beantragung eines Schiffsbesetzungszeugnisses durch ein Unternehmen wird ein Zeitwert von 15 Minuten durch eine Person mit einem mittleren Qualifikationsniveau und Lohnkosten in Höhe von 27,50 Euro pro Stunde angesetzt. In dem ersten Jahr nach Inkrafttreten wird daher ein Erfüllungsaufwand von 275,00 Euro, in den Folgejahren von 34,40 Euro Lohnkosten geschätzt.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Derzeit wird bei Zugrundelegung der dem Bund vorliegenden Daten die Anzahl der Schiffe, die aufgrund der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ein Schiffsbesetzungszeugnis beantragen müssen, auf 40 im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung und auf fünf pro Jahr in den Folgejahren geschätzt. Für die Erstellung und Abrechnung eines Schiffsbesetzungszeugnisses durch die Dienststelle Schiffssicherheit wird ein Zeitwert von 30 Minuten durch eine Person im gehobenen Dienst und Lohnkosten in Höhe von 43,40 Euro pro Stunde sowie von 10 Minuten durch eine Person im mittleren Dienst und Lohnkosten in Höhe von 31,70 Euro pro Stunde angesetzt. In dem ersten Jahr nach Inkrafttreten wird daher ein Erfüllungsaufwand für die Ausstellung von 868,00 Euro Lohnkosten und für die Abrechnung der Gebühr von 211,33 Euro Lohnkosten und damit ein Gesamtwert von 1.079,33 Euro geschätzt. In den Folgejahren wird entsprechend ein jährlicher Gesamtwert von 134,92 Euro geschätzt.

### **F. Weitere Kosten**

Keine.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

## Zweite Verordnung zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung

Vom ...

Auf Grund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 in Verbindung mit Satz 2 und mit Absatz 2 Satz 3 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489) verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales und dem Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft:

### Artikel 1

Die Schiffsbesetzungsverordnung vom 18. Juli 2013 (BGBl. I S. 2575), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S 2581) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 8 Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Fischereifahrzeuge im Sinne des § 9b benötigen kein Schiffsbesetzungszeugnis.“

2. Nach § 9a wird der folgende § 9b eingefügt:

#### „§ 9b

Offene oder teilgedeckte Fischereifahrzeuge in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei

Im Falle eines offenen oder teilgedeckten Fischereifahrzeug in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei, für das ein entsprechendes Sicherheitszeugnis der Berufsgenossenschaft erteilt ist, ist das Fahrzeug den Anforderungen des § 2 Absatz 1 Satz 1 genügend besetzt, wenn der Schiffsführer Inhaber eines gültigen Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen nach § 4 der Sportbootführerscheinverordnung ist und über ein gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis für den Decksdienst verfügt.“

3. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird die Angabe „2021“ durch die Angabe „2027“ ersetzt.

- b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) § 8 Absatz 1 in der am ...[einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung ist bis zu dem Tag weiter anzuwenden, an dem eine Verordnung zur Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung in Kraft tritt, mit der ein Befähigungszeugnis zum Kapitän nationale Fahrt BRZ 100 (Kapitän NK 100) vorgesehen wird. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt den Tag nach Satz 1 im Bundesgesetzblatt bekannt.“

## **Artikel 2**

Die Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Die letzte Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung erfolgte als Teil des Maßnahmenpakets zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge, das gemeinsam mit den Bundesländern von der Bundesregierung im Jahr 2016 beschlossen wurde. Die Änderungen bewirkten, dass § 5 der Schiffsbesetzungsverordnung befristet bis zum 30. Juni 2021 in der Fassung anzuwenden ist, dass von den Offizieren des nautischen oder technischen Bereichs auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 8 000 mindestens einer Unionsbürger sein muss. Gleichzeitig wurde festgelegt, dass die Auswirkungen der Anwendung des geänderten § 5 Schiffsbesetzungsverordnung nach Ablauf von vier Jahren gemeinsam mit den anderen Bestandteilen des Maßnahmenpakets evaluiert werden. Die Evaluierung hat ergeben, dass das Gesamtpaket zur Stärkung der deutschen Flagge sich in der Gesamtheit seiner Einzelmaßnahmen – und damit auch die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung - stabilisierend auf die Beschäftigung an Bord ausgewirkt und dazu beigetragen hat, maritimes Know-how in Deutschland zu sichern. Mit dem Maßnahmenpaket konnte eine Abschwächung des negativen Ausfluggestrends erreicht werden (Gesamtpaket zur Stärkung der Deutschen Flagge, Bericht über die Evaluierung der Maßnahmen vom 29. September 2020 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht in den 2016 vorgenommenen Änderungen der Schiffsbesetzungsverordnung weiterhin einen wichtigen Baustein zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge und Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland. Durch die Reduzierung der verpflichtenden Beschäftigung von Unionsbürgern als Schiffsoffiziere sowie den Wegfall der verpflichtenden Beschäftigung von Schiffsmechanikern an Bord von Schiffen unter der Bundesflagge, konnte die Senkung der Personalkosten für die Schifffahrtsunternehmen erreicht werden. Gleichzeitig ist festzustellen, dass sich die Änderungen von 2016 nicht negativ auf die Schiffssicherheit ausgewirkt haben und die Schiffsbesetzungsverordnung als Regelungsinstrument zur Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr damit weiterhin die vom Gesetzgeber beabsichtigte Wirkung entfaltet. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat daher beschlossen die 2016 getroffene Regelung zur Anwendbarkeit des § 5 Schiffsbesetzungsverordnung zu verlängern. Die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung steht im Zusammenhang mit der Verlängerung der anderen Einzelmaßnahmen des Gesamtpakets.

Daneben bedarf es in der Schiffsbesetzungsverordnung der Aufnahme der Anforderungen an eine sichere Besetzung von offenen und teilgedeckten Fischereifahrzeugen in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei. Die Besetzungsvorgaben waren bisher in der nun außer Kraft getretenen „Richtlinie über die Sicherheitsanforderungen für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei nach § 6 Absatz 1 Nummer 6 der Schiffssicherheitsverordnung“ geregelt.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat in ihrem Untersuchungsbericht 258/18 zu dem sehr schweren Seeunfall des Vermessungsboots GEO PROFILER im Wattenmeer vor Büsum am 17. Juli 2018 die Sicherheitsempfehlung an das BMVI gerichtet, die Schiffsbesetzungsverordnung dahingehend anzupassen, dass auch gewerbliche Arbeitsboote unter 8 Metern Länge von ihrem Anwendungsbereich erfasst werden. Bisher werden für Schiffe unter 8 Metern Länge keine Schiffsbesetzungszeugnisse erteilt, sodass auch entsprechend keine Vorgaben an die Befähigung zum Führen bestimmter kleinerer Schiffe gemacht werden. Um diese Sicherheitslücke zu schließen, soll die Schiffsbesetzungsverordnung entsprechend angepasst werden.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Um eine langfristige Planbarkeit für die Marktteilnehmer zu erreichen, soll die 2016 getroffene Regelung zur Anwendbarkeit des § 5 Schiffsbesetzungsverordnung um sechs Jahre verlängert werden. § 12 Absatz 2 Schiffsbesetzungsverordnung wird dahingehend angepasst, dass § 5 Schiffsbesetzungsverordnung bis zum 30. Juni 2027 in der bisher bis zum 30. Juni 2021 befristeten Fassung anzuwenden ist.

Die Anforderungen an die sichere Besetzung von offenen und teilgedeckten Fischereifahrzeugen in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei werden inhaltsgleich zu der „Richtlinie über die Sicherheitsanforderungen für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei nach § 6 Absatz 1 Nummer 6 der Schiffssicherheitsverordnung“ in § 9b der Schiffsbesetzungsverordnung neu verortet.

In Umsetzung der Sicherheitsempfehlung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wird § 8 Absatz 1 Satz 3 Schiffsbesetzungsverordnung geändert. Damit benötigen auch Schiffe von 8 Metern Länge oder weniger, die in den Anwendungsbereich der Schiffsbesetzungsverordnung fallen, ein Schiffsbesetzungszeugnis, mit Ausnahme von Fischereifahrzeugen nach § 9b. Die Änderung steht im Zusammenhang zu der Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung, welche parallel zur Änderung dieser Verordnung erfolgt und mit der ein neues Befähigungszeugnis zum Kapitän NK 100 für den Dienst auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 100 oder weniger eingeführt werden soll. Dieses löst das Befähigungszeugnis zum Schiffsführer Kleinfahrzeug NSF ab und wird künftig für die entsprechenden Schiffe Voraussetzung für eine sichere Schiffsbesetzung. Um dem betroffenen Adressatenkreis ausreichend Zeit zu gewähren die Ausbildung zum Kapitän NK 100 zu absolvieren, soll in der Seeleute-Befähigungsverordnung eine Übergangsregelung aufgenommen werden. Nach dieser können die genannten Schiffe für eine Übergangszeit von ca. zwei Jahren auch von Personen besetzt werden, die entweder Inhaber eines Befähigungszeugnisses zum Schiffsführer Kleinfahrzeug NSF oder eines Sportküstenschifferscheins sind. Inhaber eines Sportküstenschifferscheins müssen zusätzlich ein gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis für den Decksdienst sowie ein beschränkt gültiges Funkbetriebszeugnis (SRC) nachweisen können.

## **III. Alternativen**

Keine.

## **IV. Regelungskompetenz**

Die Ermächtigungsgrundlage für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates ergibt sich aus § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 Seeaufgabengesetz.

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die Änderungen sind vereinbar mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen.

## **VI. Regelungsfolgen**

### **1. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Vorhaben entspricht einer nachhaltigen Entwicklung, indem es das Ziel der Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland und damit wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Beschäftigung in Deutschland anstrebt.

### **2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Derzeit wird bei Zugrundelegung der dem Bund vorliegenden Daten die Anzahl der Schiffe, die aufgrund der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ein Schiffsbesetzungszeugnis beantragen müssen, auf 40 im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung und auf fünf pro Jahr in den Folgejahren geschätzt. Für die Erstellung und Abrechnung eines Schiffsbesetzungszeugnisses durch die Dienststelle Schiffssicherheit wird ein Zeitwert von 30 Minuten durch eine verbeamtete Person im gehobenen Dienst und Personal- und Sachkosten in Höhe von durchschnittlich 80,21 Euro pro Stunde (Durchschnitt gehobener Dienst nach PKS) sowie von 10 Minuten durch eine angestellte Person im mittleren Dienst und Personal- und Sachkosten in Höhe von durchschnittlich 65,32 Euro pro Stunde (Durchschnitt mittlerer Dienst nach PKS) angesetzt. In dem ersten Jahr nach Inkrafttreten wird daher ein Haushaltsansatz für die Ausstellung von 1.604,20 Euro und für die Abrechnung der Gebühr von 435,47 Euro und damit ein Gesamtwert von 2.039,67 Euro geschätzt. In den Folgejahren wird entsprechend ein jährlicher Gesamtwert von 254,96 Euro geschätzt.

Im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung werden durch die zu erwartende Ausstellung von 40 Schiffsbesetzungszeugnissen Gebühreneinnahmen in Höhe von 2.400,00 Euro, in den Folgejahren Gebühreneinnahmen in Höhe von 300,00 Euro erwartet. Die Gebühren werden kostendeckend erhoben.

### **3. Erfüllungsaufwand**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für die Wirtschaft entsteht Erfüllungsaufwand für die Beantragung von Schiffsbesetzungszeugnissen für Schiffe im Anwendungsbereich der Schiffsbesetzungsverordnung mit einer Länge von 8 Metern oder weniger. Derzeit wird bei Zugrundelegung der dem Bund vorliegenden Daten die Anzahl der Schiffe, für die aufgrund der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ein Schiffsbesetzungszeugnis beantragt werden muss, auf 40 im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung und in den Folgejahren auf fünf pro Jahr geschätzt. Für die Dauer der Beantragung eines Schiffsbesetzungszeugnisses durch ein Unternehmen wird ein Zeitwert von 15 Minuten durch eine Person mit einem mittleren Qualifikationsniveau und Lohnkosten in Höhe von 27,50 Euro pro Stunde angesetzt. In dem ersten Jahr nach Inkrafttreten wird daher ein Erfüllungsaufwand von 275,00 Euro in den Folgejahren von 34,40 Euro Lohnkosten geschätzt.

Derzeit wird bei Zugrundelegung der dem Bund vorliegenden Daten die Anzahl der Schiffe, die aufgrund der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ein Schiffsbesetzungszeugnis beantragen müssen, auf 40 im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung und auf fünf pro Jahr in den Folgejahren geschätzt. Für die Erstellung und Abrechnung eines Schiffsbesetzungszeugnisses durch die Dienststelle Schiffssicherheit wird ein Zeitwert von 30 Minuten durch eine Person im gehobenen Dienst und Lohnkosten in Höhe von 43,40 Euro pro Stunde sowie von 10 Minuten durch eine Person im mittleren Dienst und Lohnkosten in Höhe von 31,70 Euro pro Stunde angesetzt. In dem ersten Jahr nach Inkrafttreten wird daher ein Erfüllungsaufwand für die Ausstellung von 868,00 Euro Lohnkosten und für die Abrechnung der Gebühr von 211,33 Euro Lohnkosten und damit ein Gesamtwert von 1.079,33 Euro geschätzt. In den Folgejahren wird entsprechend ein jährlicher Gesamtwert von 134,92 Euro geschätzt.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Die Geltung des § 5 in der Fassung des § 12 Absatz 2 Schiffsbesetzungsverordnung ist durch eine Anwendungsregelung auf sechs Jahre befristet. Nach spätestens fünf Jahren, d.h. voraussichtlich bis zum 30. Juni 2026, sind die Auswirkungen der Änderung des § 12 Absatz 2 Schiffsbesetzungsverordnung zu evaluieren.

### **B. Besonderer Teil**

Zu Artikel 1:

Zu § 8:

Durch die Änderung des Absatzes 1 Satz 3 benötigen künftig auch Schiffe von 8 Metern Länge oder weniger, die in den Anwendungsbereich der Schiffsbesetzungsverordnung fallen, ein Schiffsbesetzungszeugnis, mit Ausnahme von Fischereifahrzeugen nach § 9b.

Zu § 9b:

Die Anforderungen an die sichere Besetzung von offenen und teilgedeckten Fischereifahrzeugen in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei werden inhaltsgleich zu der „Richtlinie über die Sicherheitsanforderungen für offene und teilgedeckte Fischereifahrzeuge in der eingeschränkten passiven Küstenfischerei nach § 6 Absatz 1 Nummer 6 der Schiffssicherheitsverordnung“ in § 9b der Schiffsbesetzungsverordnung neu verortet. Die genannten Schiffe müssen weiterhin von Personen geführt werden, die Inhaber eines gültigen Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen nach § 4 der Sportbootführerscheinverordnung sind und über ein gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis für den Decksdienst nach den Anforderungen des Seearbeitsgesetzes verfügen.

Zu § 12

Die Änderung in Absatz 2 hat zur Folge, dass § 5 in der hier geregelten Fassung, wonach von den Offizieren des nautischen oder technischen Bereichs auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 8 000 mindestens einer Unionsbürger sein muss, bis zum 30. Juni 2027 anzuwenden ist. Absatz 3 regelt die Anwendbarkeit des § 8 Absatz 1.

Zu Artikel 2:

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.