

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Bestimmungen über den Jachtsport auf See (Zulassung von Yachten zur Seeschifffahrt, Befähigungsausweise für Yachten) finden sich zur Zeit in folgenden 4 Rechtsvorschriften:

1. Seeschifffahrtsgesetz – SeeSchFG, BGBl. Nr. 174/1981, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 82/2018,
2. Jachtzulassungsverordnung – JachtZulVO, BGBl. I Nr. 502/1994, zuletzt geändert mit Verordnung BGBl. II 32/2019,
3. Seeschifffahrts-Verordnung – SeeSchFVO, BGBl. Nr. 189/1981, zuletzt geändert mit BGBl. II Nr. 32/2019,
4. Jachtführung-Prüfungsordnung – JachtPrO, BGBl. II Nr. 170/2015, zuletzt geändert mit Verordnung BGBl. II Nr. 90/2018.

Die jüngst gewonnenen Erfahrungen mit der JachtPrO, zeigen, dass die damit geschaffenen, im Vergleich zu vorhergehenden Bestimmungen wesentlich gehobeneren Ansprüche an Kenntnisse und Fertigkeiten von Führerinnen und Führern von Yachten auf See auch im internationalen Vergleich als zu hoch gegriffen beurteilt werden müssen, wenngleich der Verfassungsgerichtshof in mehreren Verordnungsprüfungsverfahren (V 9/2016-9, V 10/2016-9, V 14-15/2016-7, V 21-22/2016-9, V 29/2016-7, V 31/2016-7) erkannte, dass sie mit den Grundsätzen rechtsstaatlicher Ordnung im Einklang stehen.

Dies ist nicht zuletzt am starken Rückgang der von der bundeseigenen „via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft m. b. H.“ (via donau) ausgegebenen Internationalen Zertifikate für die Führung von Yachten erkennbar, zuletzt und nach Ablauf von Übergangsregelungen zu früheren Rechtsnormen im Jahre 2017 von rund 30 % gegenüber dem Jahr davor.

Staatliche Leistungen, für die Ressourcen bereitgestellt sind, sollen angenommen werden und den gewünschten gesellschaftlichen Mehrwert entwickeln. Aus rechtspolitischer Sicht ist daher anzustreben, diesem Trend ohne Einbußen bei der Sicherheit und bei dem für einen Binnenstaat als erforderlich und angemessen zu veranschlagenden Ausbildungsniveau entgegenzuwirken.

Intensive Diskussionen mit Vertreterinnen und Vertretern von Jachtsportorganisationen sowie am Jachtsport Interessierten mit fundierter Sachkenntnis lassen eine Angleichung an im Jachtsport international übliche Ausbildungsstandards sowie eine maßvolle Reduzierung der Voraussetzungen für die Bestellung als Prüferin bzw. Prüfer, vor allem aber von Art und Umfang der Zugangsvoraussetzungen zu den Prüfungen, geboten und gerechtfertigt erscheinen.

Die dafür erforderlichen Anpassungen insbesondere in der JachtPrO werden zum Anlass genommen, die derzeit in den oben angeführten Verordnungen normierten Bestimmungen über die Zulassung und die Führung von Yachten auf See aus Gründen der Übersichtlichkeit in einer einzigen Verordnung zusammenzufassen.

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs

Im Bereich der Jachtzulassung ergeben sich keine Änderungen. Die Bestimmungen der JachtZulVO werden nahezu unverändert in die neue JachtVO übernommen.

Die bisher in Teil N der SeeSchFVO und IN der JachtPrO normierten Regelungen über den Erwerb von Befähigungsausweisen (Internationalen Zertifikaten) werden in der JachtVO zusammengeführt, die Anforderungen an die Zulassung als Prüferin bzw. Prüfer sowie zur Prüfung als solche insgesamt reduziert:

- Aufhebung der Längenbeschränkung von 10 m beim Internationalen Zertifikat für den Fahrtbereich 1,
- Wechsel der Differenzierung zwischen „Motorjacht“ und „Segeljacht“ auf die praxisnähere Differenzierung zwischen „Jacht mit Motorantrieb“ und „Jacht mit Motor- und Segelantrieb“,
- Vereinheitlichung und teilweise Reduzierung der erforderlichen Seefahrterfahrung sowohl für die Prüferinnen und Prüfer als auch für die Bewerberinnen und Bewerber,
- Vereinfachung der Nachweisführung,
- Schaffung der Möglichkeit, 20 vH der für die Praxisnachweise erforderlichen Seemeilen durch eine eidesstattliche Erklärung nachzuweisen,

- Schaffung der Möglichkeit zur Erweiterung von Fahrtbereich 1 auf Fahrtbereich 2 in einer Antriebsart bzw. zur Erweiterung von Motorantrieb auf Motor- und Segelantrieb im selben Fahrtbereich unter teilweiser Anrechnung von auf Motorjachten erworbenen Praxiszeiten,
- Verlängerung der Frist zwischen theoretischer und praktischer Prüfung von 24 auf 36 Monate,
- Teilweise Verlagerung von Prüfungsinhalten vom Fahrtbereich 2 auf Fahrtbereich 3 und 4.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Kompetenzgrundlage:

Diese Verordnung ergeht gemäß Anlage zu § 2 Teil 2 L. 2. (Angelegenheiten des Verkehrswesens bezüglich der Schifffahrt) des Bundesministerengesetzes 1986 – BMG, BGBl. Nr. 76/1986 (WV) in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 164/2017, im Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß §§ 7, 11, 12, 13 sowie 15 Abs. 3 und 8 des Seeschiffahrtsgesetzes – SeeSchFG, BGBl. Nr. 174/1981 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 82/2018.

Besonderer Teil

Erläutert werden nur jene Bestimmungen, die geändert werden oder neu hinzukommen; bei den übrigen Bestimmungen wird auf die Fundstelle in der Vorgängervorschrift verwiesen.

Zum 1. Teil – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN:

Zu § 1

Der Geltungsbereich der VO ergibt sich aus deren zusammenfassenden Charakter.

Zu § 2 (bisher § 2 JachtZulVO und § 8 Abs. 9 JachtPrO)

Zu § 2 Z 1 lit. a) und b) (bisher § 2 Z 2 und 3 JachtZulVO sowie § 8 Abs. 9 JachtPrO):

Die Ergänzung der Definitionen erfolgt vor dem Hintergrund des Wechsels der Differenzierung zwischen „Motorjacht“ und „Segeljacht“ auf die praxisnähere Differenzierung zwischen „Jacht mit Motorantrieb“ und „Jacht mit Motor- und Segelantrieb“ beim Erwerb des Internationalen Zertifikates (siehe Einleitung zu Erläuterung 4. Teil).

Zum 2. Teil – JACHTZULASSUNG:

Für die Jachtzulassung, verbunden mit dem Recht und der Pflicht zur Führung der österreichischen Seeflagge, ergeben sich nur geringfügige inhaltliche Änderungen,

Zu § 3 (bisher § 1 JachtZulVO)

Zu § 4 (bisher § 2a JachtZulVO)

Zu § 5 (bisher § 4 JachtZulVO)

Zu § 6 (bisher § 5 JachtZulVO)

Da die bisherigen Anlagen 4 bis 6 zu einer einzigen Anlage zusammengefasst werden (siehe Erläuterung zu Anlage 3) kann der bisherige § 5 JachtZulVO eingekürzt werden.

Zu § 7 (bisher § 6 JachtZulVO)

Zu § 7 Abs. 2 (bisher § 6 Abs. 2 JachtZulVO):

Nunmehr ist auch der Seebrief im Original oder in beglaubigter Kopie an Bord mitzuführen. Dieser ist – im Gegensatz zum Zulassungsbescheid – zweisprachig (deutsch/englisch) und erleichtert damit die Kontrollen durch ausländische Behörden.

Zu § 8 (bisher § 7 JachtZulVO)

Zu § 9 (bisher § 8 JachtZulVO)

§ 9 präzisiert den Inhalt des bisherigen § 8 JachtZulVO.

Zu § 10 (bisher § 9 JachtZulVO)

Die Übergangsbestimmung stellt nunmehr auf die nach der JachtZulVO ausgestellten Zulassungsdokumente ab.

Zum 3. Teil – INTERNATIONALES ZERTIFIKAT FÜR DIE FÜHRUNG VON JACHTEN

Zu § 11 (bisher § 199 SeeSchFVO)

Zu § 12 (bisher § 200 SeeSchFVO)

Zu § 13 (bisher § 201 SeeSchFVO)

Zu § 13 Z 1 (bisher § 201 Z 1 SeeSchFVO):

Mit der Neufassung des bisherigen § 201 Z 1 SeeSchFVO wird die Längenbeschränkung von 10 m in Anlehnung an den in Deutschland gebräuchlichen Sportbootführerschein für Seeschiffahrtsstraßen, bei dem es keine Längenbegrenzung gibt, für den Befähigungsausweis für den Fahrtbereich 1 aufgehoben, sodass nun auch für diesen die allgemeine Beschränkung der Länge von Yachten auf weniger als 24 m gemäß § 2 Z 5 SeeSchFG zu tragen kommt. Hierdurch soll der Zugang zur Seeschiffahrt erleichtert werden und so die Annahme der aufgrund österreichischer Rechtsvorschriften ausgestellten Internationalen Zertifikate gefördert werden. Es wird damit weiters die Möglichkeit begründet, direkt von der Fahrtberechtigung für den Fahrtbereich 1 auf Fahrtbereich 2 zu erweitern (aufzuschulen).

Zum 4. Teil – PRÜFUNGSORDNUNG

Die strikte Trennung von Motor- und Segelyachten bei der Ausbildung von zukünftigen Yachtführerinnen und Yachtführern hat sich als nicht zielführend erwiesen. Segelyachten verfügen de facto immer auch über Motorantriebe, die in der Praxis überwiegend, in Küstennähe sowie in Häfen praktisch ausschließlich als alleiniger Antrieb verwendet werden. Sie stellen zwar nur Hilfsantriebe dar, der Unterschied in der Handhabung zwischen einem Motorboot und einem Segelboot unter Motorantrieb ist dennoch nicht prinzipieller, sondern lediglich gradueller Natur. Ein Wechsel der Differenzierung zwischen „Motorjacht“ und „Segeljacht“ auf die praxisnähere Differenzierung zwischen „Yacht mit Motorantrieb“ und „Yacht mit Motor- und Segelantrieb“ ist daher geboten und gerechtfertigt.

Weiters ergibt sich durch die grobe Trennung in „Motorjacht“ und Segeljacht“ hinsichtlich des Übereinkommens von 1972 über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen (COLREG 1972), BGBl. Nr. 380/1972, insofern ein Widerspruch, als die darin enthaltenen Fahrregeln für Maschinenfahrzeuge auch von Segelyachten zu beachten sind, die mit Motorantrieb fahren. Dieser Widerspruch wird durch die Neuregelung aufgelöst.

Die neue Differenzierung findet ihren Niederschlag sowohl beim Nachweis der seemännischen Praxis von Bewerberinnen und Bewerbern (§ 25 Abs. 5, Anlage 9), als auch bei der Erfassung der fachlichen Qualifikation der Prüferinnen und Prüfer (§ 19 Abs. 2 und Anlage 9) sowie dem Lernzielkatalog (Anlage 7), den Prüfungsanforderungen (Anlage 10 und 11) und den Prüfungsprotokollen (Anlage 12).

Zu § 14 (bisher § 2 JachtPrO)

§ 14 gibt den Inhalt des bisherigen § 2 JachtPrO übersichtlicher wieder.

Zu § 15 (bisher § 4 JachtPrO)

Zu § 16 (bisher § 5 JachtPrO)

Zu § 17 (bisher § 6 JachtPrO)

Die Ergänzung „zumindest auf telekommunikativem Weg“ erfolgt aus praktischen Erwägungen.

Zu § 18 (bisher § 7 JachtPrO)

Zu § 19 (bisher § 204 SeeSchFVO)

Zu § 19 Abs. 2 Z 1, 2 und 5 (bisher § 204 Abs. 2 Z 1 und 2 SeeSchFVO):

Die für Prüferinnen und Prüfer erforderliche Seefahrterfahrung wird für alle Fahrtbereiche vereinheitlicht.

Der Erwerb der Seefahrterfahrung ist nur mehr ab Erlangung des Befähigungsausweises für den entsprechenden Fahrtbereich, zumindest jedoch für den Fahrtbereich 2, möglich, da erst ab diesem Zeitpunkt die zum Erwerb der erforderlichen Erfahrung notwendigen Fähigkeiten mit Sicherheit gegeben sind.

Die im Jahre 2015 ebenfalls erfolgte Anhebung der von Prüferinnen und Prüfern verlangten seemännischen Praxis und Seefahrterfahrung hatte zur Folge, dass eine erhebliche Anzahl betroffener Personen, die zweifelsfrei entsprechende Erfahrung über einen langen Zeitraum erworben hatten, für diese Tätigkeiten nicht mehr zur Verfügung standen. Wesentliche Qualitätsgewinne durch diese auch im internationalen Vergleich sehr hohen Ansprüche konnten nicht festgestellt werden. Eine Reduktion der Anforderungen auf ein angemessenes Niveau ist daher angebracht.

Das Erfordernis einer Ausbildung für die Leistung Erster Hilfe (bisher § 204 Abs. 2 Z 5 SeeSchFVO) entfällt.

Zu § 19 Abs. 2 Z 4:

Die Voraussetzung der Kenntnis der entsprechenden Vorschriften für Prüferinnen und Prüfer ist grundsätzlich selbstverständlich und wurde der Vollständigkeit halber aufgenommen.

Zu § 19 Abs. 2 Z 5 (bisher § 204 Abs. 2 Z 3 SeeSchFVO):

Im Zuge der Prüfungstätigkeit – also der Überwachung und Beurteilung des seemännischen Verhaltens anderer – erwerben auch Prüferinnen und Prüfer seemännische Erfahrungen, sodass die Prüfungstätigkeit nunmehr Bordtage begründet. Gleichzeitig wird die Zahl der erforderlichen Bordtage reduziert.

Zu § 20 (bisher § 204a SeeSchFVO)

Die Neuregelung ergibt sich aus der Notwendigkeit, für Prüferinnen bzw. Prüfer, die über eine Bestellung für den jeweiligen Fahrtbereich für Motorantrieb verfügen, die Möglichkeit zu schaffen, ihre Berechtigung um die Antriebsart Segel zu erweitern.

Die bisherige Regelung des § 204a Abs. 1 SeeSchFVO entfällt. Eine Erweiterung der Prüferberechtigung um die Antriebsart Segel ist nun für sämtliche Fahrtbereiche möglich (siehe auch Erläuterung zu § 26).

Zu § 21 (bisher § 8 JachtPrO)

Zu § 21 Abs. 2 Z 1 (bisher § 8 Abs. 1 JachtPrO):

Es wird die Möglichkeit vorgesehen, 20 vH der erforderlichen Seemeilen durch eine eidesstattliche Erklärung nachzuweisen, da es vorkommen kann, dass zum Zeitpunkt zu dem der Nachweis benötigt wird, kein Kontakt mehr zum Schiffsführer besteht.

Zu § 21 Abs. 6 (bisher § 8 Abs. 5 JachtPrO):

Die Ergänzung um den letzten Satz erfolgt aus datenschutzrechtlichen Gründen.

Zu § 21 Abs. 7:

Die Aufnahme dieser Bestimmung erfolgt aus datenschutzrechtlichen Gründen.

Zu § 22 (bisher § 9 JachtPrO)

§ 22 Abs. 4 erster und zweiter Satz dienen der Präzisierung.

Zu § 23 (bisher § 10 JachtPrO)

Zu § 23 Abs. 2 (bisher § 10 Abs. 2 JachtPrO):

Die bisherige Bestimmung wurde dahingehend ergänzt, dass Prüferinnen und Prüfer sich bei der Auswahl der Prüfungsfragen und Aufgabenstellungen auch an den mit dem Lernzielkatalog korrespondierenden Anlagen 10 und 11 (bisher Anlagen 3a und 3b JachtPrO) sowie 12 (Bestandteil der bisherigen Anlage 3b JachtPrO; siehe Erläuterung zu Anlage 12) zu orientieren haben.

Zu § 23 Abs. 4:

Für den Fahrtbereich 3 ist nach wie vor keine Praxisprüfung vorgesehen (siehe Erläuterung zu § 31 Abs. 2). Diese wird ersetzt durch den Nachweis der seemännischen Praxis gemäß § 25 Abs. 5 Z 3, der durch einen eigenen Überprüfungsbericht zu dokumentieren ist.

Zu § 23 Abs. 5 (bisher Anlage 3a Abs. 16 und Anlage 7 JachtPrO):

Aus Gründen der Rechtsklarheit wurde der Hinweis auf die Möglichkeit, einen wahlweisen Prüfungsteil „Pyrotechnik“ absolvieren zu können, aus Anlage 3a sowie der Hinweis aus Anlage 7 JachtPrO in den Verordnungstext selbst als neuer Abs. 5 aufgenommen.

Zu § 24 (bisher § 11 JachtPrO)

Zu § 25 (bisher § 202 SeeSchFVO)

Zu § 25 Abs. 1 (bisher § 202 Abs. 1 SeeSchFVO):

Die neue Bestimmung präzisiert den bisherigen § 202 Abs. 1 SeeSchFVO in Übereinstimmung mit dem bisherigen § 13 Abs. 1 JachtPrO dahingehend, dass die Voraussetzungen für die Zulassung zur Prüfung spätestens zum Zeitpunkt der praktischen Prüfung gegeben sein müssen.

Zu § 25 Abs. 5 (bisher § 202 Abs. 5 SeeSchFVO):

Durch den Verweis auf § 21 Abs. 2 Z 1 im Einleitungssatz ist klargestellt, dass auch für Bewerberinnen und Bewerber die Möglichkeit vorgesehen ist, 20 vH der erforderlichen Seemeilen durch eine eidesstattliche Erklärung nachzuweisen (siehe Erläuterung zu § 21 Abs. 2 Z 1).

Der Wegfall des Nachweises von Bordtagen verringert den Aufwand für die Bewerberinnen und Bewerber und für die Prüfungsorganisationen.

Neu hinzugekommen sind die Nachtfahren und Nachtansteuerungen.

Zu § 25 Abs. 6 (bisher § 202 Abs. 6 SeeSchFVO):

§ 25 Abs. 6 präzisiert die bisherige Bestimmung des § 202 Abs. 6 SeeSchFVO.

Zu § 26 (bisher § 202 Abs. 8 SeeSchFVO)

Durch den Wegfall der Längenbegrenzung der Fahrtberechtigung für den Fahrtbereich 1 (siehe Erläuterung zu § 13 Z 1) und die Systemänderung bezüglich Antriebsart (siehe Einleitung zu Erläuterung 4. Teil) wird eine höhere Durchgängigkeit und -lässigkeit des Prüfungssystems erreicht. Es entsteht damit die Möglichkeit zur Erweiterung von Fahrtbereich 1 auf Fahrtbereich 2 in einer Antriebsart bzw. zur Erweiterung von Motorantrieb auf Motor- und Segelantrieb im selben Fahrtbereich unter teilweiser Anrechnung von auf Motorjachten erworbenen Praxiszeiten. Dadurch ist der Aufwand für die Bewerberinnen und Bewerber und längerfristig auch für die Prüfungsorganisationen deutlich reduziert. Die Durchgängigkeit bezüglich der Erweiterung einer Prüfberechtigung von Motorantrieb auf Motor- und Segelantrieb (§ 20) wird analog gestaltet (siehe Erläuterung zu § 20).

Zu § 27 (bisher § 12 JachtPrO)

Zu § 27 Abs. 5:

Die Aufnahme dieser Bestimmung erfolgt aus datenschutzrechtlichen Gründen.

Zu § 28 (bisher § 13 Abs. 1 JachtPrO)

Die Möglichkeit, die Vollständigkeit der seemännischen Praxis unmittelbar vor der Prüfung zu prüfen, folgt der gängigen Praxis.

Zu § 29 (bisher § 15 JachtPrO)

Zu § 30 (bisher § 16 JachtPrO)

Zu § 31 (bisher § 17 JachtPrO)

Zu § 31 Abs. 2 (bisher Anlage 3b Abs. 3 Z 2 in Verbindung mit Abs. 5):

Aus Gründen der Rechtsklarheit wird der Entfall der praktischen Prüfung beim Erwerb der Fahrtberechtigung für den Fahrtbereich 3 explizit in der Verordnung selbst festgeschrieben.

Zu § 31 Abs. 3 (bisher § 17 Abs. 2 JachtPrO):

Die Verlängerung der Frist in Abs. 2 von 24 auf 36 Monate erfolgt, um den Erwerb der Seefahrterfahrung nach der theoretischen Prüfung zu erleichtern, da die Seefahrterfahrung nach der theoretischen Prüfung mehr Nutzen zu bringen vermag.

Zu § 32 (bisher § 18 JachtPrO)

Zu § 33 (bisher § 19 JachtPrO)

Zu § 34 (bisher § 20 JachtPrO)

Zu § 35 (bisher § 22 Abs. 1 bis 4 JachtPrO)

Zu § 36 (bisher § 22 Abs. 5 JachtPrO)

Zum 5. Teil – SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Zu § 37

Mit Inkrafttreten der neuen Jachtverordnung sind die bisherigen Rechtsvorschriften obsolet und daher aufzuheben.

Zu den ANLAGEN

Zu Anlage 1 (bisher Anlage 1 JachtZulVO)

Der Entfall der Eintragungsmöglichkeit des Fahrtbereiches in den Messbrief durch die Novelle BGBl. II Nr. 32/2019 der JachtZulVO beruhte auf einem Redaktionsversehen und wird wieder rückgängig gemacht.

Zu Anlage 2 (bisher Anlage 2 JachtZulVO)

Zu Anlage 3 (bisher Anlagen 4 bis 7 JachtZulVO)

Die bisherigen Anlagen 4 bis 7 JachtZulVO werden aus Gründen der Übersichtlichkeit in einer einzigen Anlage zusammengefasst.

Um ausländischen Behörden die Kontrolle der Ausrüstungsliste, die als Bestandteil des Zulassungsbescheides gemäß § 7 ebenfalls an Bord mitzuführen ist, zu erleichtern, werden die Ausrüstungslisten zweisprachig gestaltet (deutsch/englisch).

Zu Anlage 3, Fahrtbereich 1, Z 4 (bisher Anlage 4 Z 1 JachtZulVO)

Für die Fahrtbereiche 2 bis 4 ist schon bisher die Möglichkeit vorgesehen, auch ein anderes, gleichwertiges Rettungsmittel zu verwenden; diese Möglichkeit wird auch für den FB 1 eröffnet.

Zu Anlage 3, Fahrtbereiche 2, 3 und 4, jeweils Z 1 (bisher Anlage 5, 6 und 7 JachtZulVO, jeweils Z 1)

Die in den bisherigen Anlagen 5, 6 und 7 jeweils in Z 1 zitierte Norm existiert nicht mehr; der entsprechende Text aus der aufgelassenen Norm wird wiedergegeben.

Zu Anlage 4 (bisher Anlage 30 SeeSchFVO)

Gemäß § 13 Z 1 besteht für das Internationale Zertifikat für den Fahrtbereich 1 keine Längenbeschränkung mehr (siehe Erläuterung zu § 13 Z 1). Das Muster des Internationalen Zertifikates wird dementsprechend angepasst.

Zu Anlage 5 (bisher Anlage 1 JachtPrO)

Das Formular wird neu gestaltet und dem geänderten Inhalt des § 21 (siehe Erläuterung zu § 21) angepasst.

Zu Anlage 6 (bisher Anlage 2 JachtPrO)

Zu Anlage 7 (bisher Anlage 3 JachtPrO)

Es werden die Prüfungsinhalte der Fahrtbereiche teilweise neu definiert und insbesondere Prüfungsinhalte aus dem Bereich Wetterkunde und Radar in den Fahrtbereich 3 verschoben. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass die zeitlichen Parameter für Fahrten im Fahrtbereich 2 dergestalt sind, dass man nahezu immer auf valide Wetterinformation zurückgreifen kann. Eine erweiterte persönliche Wetterbeurteilung und damit auch die hierfür notwendigen Kenntnisse werden erst im Fahrtbereich 3 verstärkt relevant. Des Weiteren ist die Ausrüstung von Yachten mit Radar optional; die damit verbundenen Kenntnisse sind daher nicht zwingend im Fahrtbereich 2 erforderlich und können somit in den Fahrtbereich 3 und teilweise in den Fahrtbereich 4 verschoben werden.

Zu Anlage 8 (bisher Anlage 4 JachtPrO)

Zu Anlage 9 (bisher Anlage 5 JachtPrO)

Zu Anlage 10 (bisher Anlage 3a JachtPrO)

Zu Anlage 11 (bisher Anlage 3b JachtPrO)

Zu Anlage 11 Z 1, 2 und 4:

Die Bestimmungen wurden im Hinblick darauf, dass für den Fahrtbereich 3 keine praktische Prüfung vorgesehen ist, adaptiert.

Zu Anlage 11 Z 7:

Gemäß § 13 Z 1 besteht für das Internationale Zertifikat für den Fahrtbereich 1 keine Längenbeschränkung mehr (siehe Erläuterung zu § 13 Z 1). Es wird für Inhaberinnen und Inhaber eines amtlichen Befähigungsausweises für Binnengewässer sowie eines Schifferpatents für den Bodensee der Kategorie A bzw. der Kategorie D daher die Seefahrerfahrung gemäß § 25 Abs. 5 Z 1 erforderlich zur Erlangung eines Internationalen Zertifikates.

Zu Anlage 12 (bisher Anlage 3b JachtPrO)

Das einen Bestandteil der bisherigen Anlage 3b JachtPrO bildende Prüfungsprotokoll wird eine eigene Anlage 12. Durch die Überarbeitung der bisherigen Prüfungsprotokolle gestaltet sich das Nachweisprozedere im Rahmen der praktischen Prüfung einfacher und übersichtlicher.

Zu Anlage 13 (bisher Anlage 6 JachtPrO)

Zu Anlage 14 (bisher Anlage 7 JachtPrO)