

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Zulassung und die Führung von Yachten auf See geregelt werden (Yachtverordnung - YachtVO)

Dipl.-Ing. Bernhard Kotnig, 29.9.2019

Hintergrund und Motivation

Bis Ende 2011 wurde das Prüfungswesen im Bereich Yachtsport von den beiden bis dahin unbestrittenen Monopolisten ÖSV (für die Führung von Segelbooten) und MSVÖ (für die Führung von Motorbooten) verwaltet und kontrolliert; die auf dieser Basis ausgestellten Führerscheine („Befähigungsausweise“) wurden dann von der Behörde bestätigt und bekamen offiziellen Charakter. Dies alles geschah auf Basis des Seeschiffahrtsgesetzes von 1981. Bestehende Prüfungsordnungen der Verbände sorgten innerhalb der beiden getrennten Bereiche für recht gute Ausgeglichenheit der Prüfungen, wenngleich zwischen den beiden Verbänden bedeutende Unterschiede bestanden.

Aufgrund eines Urteils des Verfassungsgerichtshofs wurde das Monopol gebrochen. In der Folge wurden mit der Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes 2012 (§ 15) private Prüfungsorganisationen mit der Verwaltung und Abhaltung von Prüfungen beauftragt. Interessanterweise wurde hier keinerlei Maßstab bezüglich technischer oder seemännischer Kenntnisse und Fähigkeiten definiert. Was bei den „alteingesessenen“ Monopolisten aufgrund langjähriger Beschäftigung naheliegend war, nämlich Kenntnisse im Bereich seemännischer und navigatorischer Ausbildung, damit verbunden auch im Prüfungsbetrieb, wurde bei den „neuen“ Organisationen ohne irgendeine Überprüfung vorausgesetzt. Im Unterschied zu ÖSV und MSVÖ steht dort häufig das kommerzielle Interesse im Vordergrund. Dies führte dann - wie auch schon während der Planung dieser Umstellung nicht nur befürchtet, sondern klar ausgesprochen - zu einer (kommerziellen) Konkurrenz unter den Organisationen. Diese wiederum führte ganz allgemein zu einer Reduktion des Ausbildungsniveaus, was dadurch begünstigt wurde, dass die Organisationen eigene - und genehme - Prüfer mit der Abhaltung der Prüfungen beauftragten. Eine Überprüfung der Fähigkeiten und der Kenntnisse dieser Prüfer - wie bei den Verbänden ÖSV und MSVÖ zumindest zeitweise Praxis - wurde nicht gefordert. Stattdessen genügte Nachweise über praktische Erfahrung. In Folge des Konkurrenzverhaltens fand eine Zusammenarbeit - wie in § 15 Ausbedungen - nicht statt. Die Prüfungsordnungen der Organisationen waren völlig unterschiedlich, betreffend sowohl Lern- und Ausbildungsziele, als auch Prüfungsablauf und Prüfungsniveau.

In der Folge sah sich die Behörde 2014 veranlasst, das Prüfungswesen (inklusive Lernziele und Prüfungsumfang) per Verordnung zu regeln. Die Formulierungen, die offiziell das Prüfungsniveau vereinheitlichen und die Prüfungen samt Beurteilungen transparent hätten machen sollen, führten allerdings nicht zum Ziel. Die Systematik der Vorgaben, die darauf hinzielt, „ungeprüfte“ Prüfer per rezeptartiger Vorschrift auf einheitliches Prüfungsniveau zu bringen, ist dazu völlig ungeeignet. Dabei wurden die Prüfungsvorgaben immer spitzfindiger einerseits, völlig unausgewogen andererseits. Dass hier eine Nachbesserung notwendig war, steht außer Zweifel. Allerdings tritt hier ein systemimmanentes Problem sehr stark zu Tage: Da es in Österreich keine anerkannte Autorität im Bereich Marine/Navigation/Seemannschaft gibt, wurden wiederum selbsternannte Experten eingeladen, Änderungen vorzuschlagen. Nach den jetzt aktuellen Formulierungen des Vorschlags für eine Yachtverordnung muss wohl vermutet werden, dass sich der Trend zur Reduktion des Niveaus - vermutlich zugunsten vergrößerter Stückzahl beim Verkauf von Befähigungsausweisen - im Fahrtbereich 2 fortsetzt, dass die Entmündigung der Prüfer zunimmt, dass umfangreichere Ausbildung, wie in den Fahrtbereichen 3 und 4 durch prohibitive Vorgaben reduziert oder gar verhindert werden soll.

Als aktiver Segler seit über 40 Jahren, mit über 90.000 (mit Logbuch dokumentierten) Meilen Erfahrung, als Segelausbilder seit über 40 Jahren, als Prüfer seit 38 Jahren, als Autor der ersten anerkannten „Yachtprüfungsordnung“ in Österreich fühle ich mich nicht nur berufen, sondern sogar verpflichtet, zum aktuellen Vorschlag Stellung zu nehmen und auf die seemännisch wie navigatorisch unzureichenden, zum Teil falschen Formulierungen hinzuweisen.

Einleitung

Ende der 90er Jahre kam es zu Problemen bei der Anerkennung österreichischer Befähigungsausweise durch kroatische Behörden. Von den Verbänden wurde die österreichische Behörde ersucht, eine offizielle kroatische Zusage über die Anerkennung österreichischer - damals als einem amtlichen Schein als gleichwertig anzusehende - Befähigungsausweise zu erwirken. Trotzdem es prinzipielle Zusagen gab, hielten die Berichte über unerquickliche Diskussionen bei amtlichen Kontrollen in Kroatien an. Es wurde dann vorgeschlagen, die Probleme durch Ausstellung eines auf Basis der UN Resolution 40 in Kroatien quasi bereits anerkannten Befähigungsausweises aus der Welt zu schaffen.

Mit der Änderung der Seeschiffahrts-Verordnung BGBl. II Nr. 274/2004 ist die Behörde dem Ersuchen entgegengekommen und hat verordnet:

4. § 206 lautet:

„Ausstellung des Befähigungsausweises

§ 206. (1) Auf Grund der bestandenenen

.....

(3) MSVÖ und ÖSV sind weiters ermächtigt, österreichischen Staatsbürgern oder Personen mit ordentlichem Wohnsitz in Österreich, die einen gemäß § 15 Abs. 2 des Seeschiffahrtsgesetzes ausgestellten Befähigungsausweis besitzen, über Antrag ein Internationales Zertifikat für Führer von Sportfahrzeugen nach dem Muster der **Anlage 30** auszustellen. Die Herstellung und Ausfertigung dieser Ausweise erfolgt unter Einhaltung von Sicherheitsvorschriften (Sicherheitsdruck) gemäß § 2 Abs. 3 des Staatsdruckereigesetzes 1996, BGBl. I Nr. 1/1997, ebenso wie deren Zustellung durch die Österreichische Staatsdruckerei GmbH. Die Kosten sind vom Berechtigungsinhaber zu tragen und werden diesem von der Österreichischen Staatsdruckerei GmbH direkt verrechnet. Die näheren Bestimmungen werden durch eine zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Österreichischen Staatsdruckerei GmbH abzuschließende Vereinbarung geregelt.“

Sinn dieser Sache war, ohne weitere Bitten und Interventionen eine Anerkennung österreichischer Befähigungsausweise in Kroatien zu gewährleisten. Nie war davon die Rede, nie bestand auch nur die Idee, das österreichische Prüfungssystem zu ändern. Der Versuch einer „Angleichung“ an eine ohnehin nicht existierende Definition von Kenntnissen oder Prüfungszielen wäre damals undenkbar gewesen.

Mit Ende 2011 wurde das zuvor von den Verbänden ÖSV und MSVÖ monopolistisch angewandte Prüfungssystem durch die Aufhebung des

„§ 206 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 8. April 1981 über die Seeschiffahrt (Seeschiffahrts-Verordnung – SeeSchFVO), BGBl. Nr. 189/1981 in der Fassung BGBl. II Nr. 274/2004, war gesetzwidrig.

in der Seeschiffahrts-Verordnung hinfällig. Die zuvor von den beiden Verbänden ausgeübte Prüfungstätigkeit musste auf weitere Institutionen ausgeweitet werden. Es sollte nun ein System geschaffen werden, das in Österreich ansässigen Institutionen ermöglicht, Prüfungstätigkeit im Rahmen der Sportschiffahrt auf See auszuüben, wie sie vorher allein von den beiden privilegierten Verbänden durchgeführt wurde. Als Ausweispapier wurde das nun schon seit 2004 verwendete „IC“ beibehalten. Wiederum war Herabstufung auf ein Mindestmaß - gerade noch im Rahmen der UN Resolution 40 - keineswegs beabsichtigt oder geplant.

Dazu wird im § 15, Abs (1) Seeschiffahrtsgesetz bestimmt:

..... dass die von dieser im privaten Rechtsverhältnis ausgestellten Befähigungsausweise für die selbstständige Führung von Yachten auf See als Grundlage zur Ausstellung von Internationalen Zertifikaten für die Führung von Yachten gemäß den Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) im Umfang der Resolution Nr. 40 vom 16. Oktober 1998 geeignet sind.

Die privatrechtlichen Ausweise der Prüfungsorganisationen bleiben Ergebnis der Prüfungstätigkeit. Auf deren Basis kann ein „IC“ ausgestellt werden, das den Betroffenen Kontakte mit ausländischen Behörden erleichtern sollte.

Es war damals nicht die Absicht, das anerkannte österreichische Ausbildungs- und Prüfungssystem zu demontieren, die damals anerkannten Standards auf ein im Ausland vielleicht gerade noch gültiges

Mindestmaß zu reduzieren. Es ging darum, ein „amtliches“ Ausweispapier auszugeben, das aufgrund seines Ursprungs eine möglichst breite Akzeptanz im Ausland bewirkt; dabei muss natürlich sichergestellt sein, dass die „internationalen“ Erfordernisse jedenfalls eingehalten werden.

Bei diesem Ausweispapier, „IC“, „International Certificate For Operators of Pleasure Craft“ (früher ICC, „international certificate of competence“) handelt es sich um eine weithin anerkannte Bestätigung darüber, dass der Inhaber die in der „Resolution 40“, ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4, angeführten Mindeststandards erfüllt.

Die UNO selbst stellt fest:

- Resolution No. 40 on International Certificate for Operators of Pleasure Craft. The Resolution prescribes minimum requirements for examination and certification of pleasure navigation craft operators with a view to providing them with international certificates of competence recognized in UNECE member countries other than their own. ...

Im Annex I Part II, „Requirements“, wird in sehr grob strukturierter Form aufgezählt, in welchen Bereichen ein Bewerber Kenntnisse nachweisen muss; es gibt jedoch keinerlei Details dazu, weder zu Lernzielen, noch zu Prüfungsabläufen. Dass diese Anforderungen nicht den Anforderungen an österreichische Befähigungsausweise entsprechen geht schon daraus hervor, dass

- zum Erhalt eines IC (ICC) das Alter von 16 Jahren erreicht sein muss;
- nach Bestimmung der Resolution 40 die Fahrtbereiche („zones of navigation“) Binnengewässer und Küstengewässer („inland waters and/or coastal waters“) betroffen sind;
- eine Anwendung dieser Kriterien auf „Küstennahe Fahrt“ („offshore“) und „Weltweite Fahrt“ („ocean“) weder vorgesehen noch gewünscht war;
- keinerlei praktische Erfahrung vorausgesetzt wird.

Dieses Dokument war für die Verwendung in der Binnenschifffahrt geplant, wurde dafür entworfen und wurde in diesem Bereich in Österreich schon Jahre zuvor verwendet. Eine Anwendung dieser Mindeststandards auf die in der Seeschifffahrts-Verordnung definierten Fahrtbereiche 3 (küstennahe Fahrt) und 4 (weltweite Fahrt) ist völlig unangebracht.

Im Zuge der Anwendung der ab 2012 gültigen Seeschifffahrts-Verordnung hat sich herausgestellt, dass die Anforderungen der verschiedenen Prüfungsorganisationen sehr unterschiedlich sind, dass eine Einigung unter den am österreichischen Markt tätigen Organisationen - insbesondere hinsichtlich Lehrstoff und Prüfungsumfang, weiters hinsichtlich Umfang und Nachweis der praktischen Erfahrung - nicht möglich war. Einerseits kam es zu einer Art Polarisierung: auf der einen Seite die sorgfältige, umfangreiche Ausbildung, mit beträchtlichem Zeitaufwand verbunden, auf der anderen Seite eine rasche, schlanke Ausbildung, argumentiert hauptsächlich damit, die Abwanderung der Interessenten ins Ausland zu verhindern. Andererseits wollten die Prüfungsorganisationen weitestgehende „Autonomie“ bewahren und waren schon deshalb kaum bereit, die Prüfungsstandards - de facto die Fragenkataloge und die Kartenbeispiele - anzugleichen oder gar zu vereinheitlichen.

Gemäß § 15 Abs. (8) war nun amtlicherseits eine „einheitliche“ Prüfungsordnung zu erlassen;

... widrigenfalls drei Monate nach erfolgloser Ermahnung durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diese bzw. dieser durch Verordnung eine einheitliche Prüfungsordnung zu erlassen hat. Diesfalls haben die Prüfungsorganisationen gemäß Abs. 1 für Tätigkeiten zum Zwecke der Ausstellung von Befähigungsausweisen, auf deren Grundlage Internationale Zertifikate gemäß Abs. 1 ausgestellt werden sollen, die verordnete Prüfungsordnung anzuwenden.

Im „Motivationstext“ zur JachtPrO 2015 führt die betroffene Behörde nochmals an, als Maßnahme

- Erlassung einer einheitlich anzuwendenden Prüfungsordnung im Verordnungsweg

als Ziel

Ziel 1: Vereinheitlichung der Grundlagen für die Überprüfung von Kenntnissen zukünftiger Jachtführerinnen und -führer

Beschreibung des Ziels:

Die Überprüfung von Kenntnissen zukünftiger Jachtführerinnen und -führer soll unabhängig von der in Anspruch genommenen privaten Prüfungsorganisation vergleichbar ermöglicht werden.

Aus dieser Formulierung geht die Feststellung hervor, dass unterschiedliche Ausbildung, unterschiedliche Wissensumfänge, unterschiedliche praktische Erfahrung bei verschiedenen Bewerberinnen und Bewerbern zur Ausstellung ein und desselben Ausweispapiers geführt hat. Es ist dies eine Ungleichbehandlung, die als Misstand erkannt wurde und abgeschafft werden sollte.

Die Formulierung der JachtPrO 2015, deren klar definiertes Ziel die „Vereinheitlichung“ war, hat diese Aufgabe nicht in der gewünschten Form erfüllt, was sich auch in den seither andauernden und nicht verstummen wollenden Reklamationen und Diskussionen zeigt.

Es war abzusehen, dass reine Textänderungen, „kosmetische“ Anpassungen in einem ungeeigneten System keine Verbesserung der Gesamtproblematik erzielen würden. Trotzdem wurde wiederum auf die Behebung der systematischen und strukturellen Probleme verzichtet.

Der jetzige Vorschlag begrenzt den Debattenraum auf unzulässige Weise, da nur textliche Änderungen an quasi fix vorgegebenen Strukturen möglich sind.

Es liegt die Vermutung nahe, dass nicht an einer echten Verbesserung des Systems gearbeitet werden soll, sondern dass kommerzielle Interessen durch kosmetische Veränderungen des derzeit gültigen Textes weiter unterstützt werden sollen.

Systematische Fehler im österreichischen Prüfungswesen

1 Es gibt keine anerkannte Autorität in „Marinefragen“

Dass es in Österreich keine „Marine“ gibt hat auch zur Folge, dass es keine „amtlichen“ Stellen gibt, von denen im Zweifelsfall eine letztgültige Entscheidung in nautischer oder seemännischer Hinsicht getroffen werden kann. Dieser Mangel an Autorität führt dazu, dass in „Diskussionen“ Behauptungen in den Raum gestellt werden, über die dann womöglich „demokratisch“ abgestimmt wird, ohne dass je die Frage gestellt wird, ob ein zur Stimmabgabe berechtigendes Wissen, ob entsprechende Erfahrung vorhanden sind. Entscheidungen auf dieser Basis sind moralisch verwerflich, technisch untragbar. Man kann auf einer solchen Basis ein amtliches Regelwerk nicht gründen.

2 Es gibt keine Überprüfung der Qualifikation von Prüfern

Ein wesentlicher Mangel im heutigen System ist die Tatsache, dass Prüfer von „ihren“ Organisationen willkürlich bestimmt und eingesetzt werden. Es gibt keinerlei (objektive) Überprüfung oder Kontrolle des Fachwissens. Erfahrung im Segeln ist notwendig, aber nicht hinreichend für die Qualifikation zum Prüfer.

3 Es gibt keinen österreichweit einheitlichen Prüferkader

Ein einheitliches Prüfungsniveau ist war schon wesentliches Ziel der JachtPrO, bleibt es weiterhin in der JachtVO; es ist in der Praxis sicherlich nur sehr schwierig zu erreichen. Eine notwendige Bedingung dafür wäre aber ein gemeinsamer Prüferkader mit klar definierten, einheitlichen Standesregeln für alle tätigen Prüfungsorganisationen.

4 Die Prüfungsorganisationen können auf Prüfer und Prüfungen Einfluss nehmen

Ein weiterer Mangel ist die Tatsache, dass Prüfer - die ja willkürlich von einzelnen Organisationen, dort unter Umständen nur von einzelnen Personen, bestimmt werden und dann meist nur dort tätig sind - in ihren Entscheidungen nicht völlig frei sind. Dieser Mangel wäre nur zu beheben, wenn die Bestellung zum Prüfer - gegebenenfalls auch die Enthebung - unabhängig von der einzelnen Prüfungsorganisation abgewickelt würde. Dieses heikle Problem scheint auch den Autoren des aktuellen Vorschlags gut bekannt zu sein. Ob sich dieses Problem mit der Formulierung § 22 (1) wird beheben lassen, bleibt abzuwarten.

5 Eine Anwendung der Resolution 40 als „Prüfungsrahmen“ auf die Fahrtbereiche 3 und 4 ist unzulässig

Die Resolution 40 definiert klar, dass die „Mindesterfordernisse“ für die Ausstellung des „IC“ auf Binnen und Küste beschränkt sind. Eine Anwendung auf die Fahrtbereiche 3 und 4 ist unzulässig, hier kann keinesfalls mit irgendwelchen „möglichen“ Standards fremdländischer Institutionen argumentiert werden - es gibt sie nicht. Natürlich steht es der österreichischen Behörde frei, über die Mindesteigenschaften hinauszugehen und die Struktur auf höhere Fahrtbereiche anzuwenden - allerdings sind dann auch entsprechend verantwortliche Detaillierungen erforderlich. Ein Bezug auf ausländische Standards entbehrt jeder Grundlage.

6 Die Trennung - und die Verknüpfung - der Fahrtbereiche 2 und 3 ist in einer seemännisch untragbaren Weise erfolgt

Die Trennung des „Stoffs“, der Lernziele, in die Fahrtbereiche 2 und 3, wie sie im derzeitigen Vorschlag dargestellt wird, hat keinen Bezug zu nautischer oder seemännischer Realität; es handelt sich rein um eine willkürliche, unangemessene Verschiebung der Sachgebiete. Fragestellungen zur Gezeitennavigation sind außerhalb der 20 Meilen nicht relevant. Ebenso ist die Aufnahme und Bewertung etwas komplizierterer RADAR-Daten keine Sache, die vornehmlich in Gebieten fernab der Küste notwendig ist. Hintergrund dieser technisch nicht argumentierbaren Verschiebungen ist die Tendenz zur „Verschlankung“ von Prüfung und damit von Ausbildung. De facto werden Kapitel, die höheren Lehr- und Lernaufwand bedingen, in den Fahrtbereich 3 und sogar 4 verschoben, auch wenn sie praktisch nur im Fahrtbereich 2 zum Einsatz kommen können. Argumente, wie „Es wird ja in der Praxis nicht verwendet“ oder „Der Fahrtbereich 2 darf nicht mit

zuviel Stoff aufgeladen werden“ mögen vielleicht für kommerzielle Institutionen angemessen sein, keinesfalls aber für eine Behörde, deren absolutes Ziel eine solide Ausbildung sein muss.

Die Gleichsetzung der praktischen Prüfung für FB 2 und FB 3 ist ein seemännisches Absurdum. Da nach JachtVO eine „Erweiterung“ von FB2 auf FB3 ohne weitere praktische Beurteilung möglich ist, ist wohl die rechtlich eindeutige Forderung, den Kandidaten in der Praxis auf einen notwendigen Mindeststandard FB3 zu prüfen. Das wird für einen Großteil der FB2-Kandidaten nicht möglich sein. Die jahrelange Praxis hat ganz eindeutig gezeigt, dass die Routine, die Seemannschaft nach 500 oder 1.000 Meilen, nach ein paar Wochen Urlaubssegeln in der Adria, in fast allen Fällen bei weitem nicht für eine Qualifikation im FB3 ausreicht. Dies wird sich nicht ändern, weshalb hier nur eine Konsequenz möglich wäre: Der Großteil der Kandidaten MUSS negativ beurteilt werden, MUSS an der praktischen Prüfung FB3 scheitern.

Moralisch gesehen ist es ein Betrug am Kandidaten, am unroutinierten Einsteiger. Der Prüfer spürt dies, reagiert - moralisch vollkommen richtig - mit einer rechtlich nicht gedeckten Nachsicht, lässt Kandidaten bestehen, die bei einigermaßen vernünftiger Beurteilung vom FB3-Standard weit entfernt sind.

Jedenfalls ist - so oder so - der Kandidat betrogen: sei es, dass er als reiner Jachttourist übertrieben auf FB3 geprüft wird und durchfällt, sei es, dass er als FB2-Kandidat ohne wirkliche Erfahrung, ohne Können, ohne Routine, ohne „potentielle Seemannschaft“ und möglicherweise auch völlig ohne das Interesse, sich weiter mit der Materie zu befassen, eine Befähigung bezeugt bekommt, die er einfach nicht hat und auch nie haben wird.

7 Der Lernzielkatalog spiegelt die falsche Trennung der Fahrtbereiche wider; er ist als Mittel der Vereinheitlichung grundsätzlich völlig untauglich

Abgesehen davon, dass der Lernzielkatalog die Trennung in Fahrtbereiche falsch darstellt, ist er grundsätzlich nicht zur Vereinheitlichung der Prüfungs- und Beurteilungsverfahren geeignet, besonders dann nicht, wenn die Auswahl der Fragen und die Auswertung in verschiedenen Organisationen von verschiedenen - jeweils „eigenen“ - Prüfern nach eigenen Kriterien durchgeführt wird.

Unter den Titeln und Wortfolgen im Lernzielkatalog können Fragen äußerst unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade angeführt werden. Umfang und Komplexität der Sachgebiete erlauben völlig unterschiedliche Umfänge und Detaillierungsgrade in den Fragestellungen bei völliger Konformität mit dem Lernzielkatalog. Diese Problematik wurde von mir schon seit etwa 1994 - auch schriftlich - vielfach dargelegt.

Abhilfe können hier nur ein öffentlicher Fragenkatalog, eine veröffentlichte Sammlung von einheitlichen Prüfungsbeispielen schaffen.

Die verordnete Bindung an den Lernzielkatalog verhindert geradezu die Vergleichbarkeit von Prüfungsergebnissen, die Vereinheitlichung und Objektivierbarkeit von Prüfungen, bei einem Anschein von Objektivität.

8 Die Abwicklungsvorschriften für praktische Prüfungen sind ungeeignet, Teilnehmer wirklich zu bewerten

Im Zuge einer praktischen Prüfung soll der Prüfer beurteilen, ob ein Kandidat die Fähigkeit hat, ein Boot sicher zu führen, ob er die Übersicht über die möglicherweise entstehenden Probleme hat, ob er in kritischen Momenten ausreichend rasch richtig entscheiden kann. Diese Fähigkeiten zeigen sich in vielerlei Situationen während des normalen Bordbetriebs, oder es zeigt sich eben, dass der Bewerber die Fähigkeiten nicht hat. Dieser „normale“ Bordbetrieb umfasst natürlich auch Manöver, aber es muss das „Gesamtverhalten“, das „Gesamtvermögen“ des Bewerbers beurteilt werden.

Die detaillierte Vorgabe von vorzuführenden Manövern - wie sie von den verordneten Checklisten erzwungen wird - diese Kontrolle einer „Dressur des Kandidaten“, hat mehrere Defizite:

- Die Auswahl der Manöver ist willkürlich;
- die Beurteilung des Ergebnisses ist subjektiv;
- die Überprüfung betrifft einen Spezialfall, der keineswegs repräsentativ sein muss;
- die Überprüfung findet unter Umgebungsbedingungen statt, die von Kandidat zu Kandidat völlig unterschiedlich sein können.

Die normale - und früher auch angewandte - Praxis ist die - selbstverständlich auch subjektive - Beurteilung der Erfahrung des Kandidaten und seines „seemännischen Potentials“ im Verlauf der Prüfung aufgrund seines Verhaltens und seiner Entscheidungen an Bord.

Die jetzigen Vorgaben zielen darauf, dass vom Kandidaten einige Manöver, speziell im Hafen, vorgeführt werden sollen, in der Regel sogar noch genau adressierte Manöver. Gerade hier geht es seemännisch eigentlich um sehr wenig. Ob dieses An- oder Ablegemanöver etwas besser oder schlechter abläuft, hat weder sicherheitstechnisch noch didaktisch oder seemännisch Bedeutung. Das positive Erledigen der einzelnen Manöver bedeutet aber nicht zwingend, dass ein Teilnehmer zum Schiffsführer befähigt ist.

Die detailreiche, überbordende Checkliste ermöglicht gerade nicht, sich den wesentlichen Dingen zu widmen, noch weniger, sie dann „offiziell“ zu beurteilen. Es müssen die vorgegebenen Manöver durchgeführt werden. Und wenn sie gelingen, ergibt das insgesamt ein positives Ergebnis, auch wenn jegliches Potential zum Schiffsführer völlig fehlt. Die Liste verunmöglicht dann die wirkliche Beurteilung des Bewerbers.

Umfang der Stellungnahme

Eine Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf ist nur sehr bedingt geeignet, konkrete Vorschläge zur Behebung der hauptsächlichen Systemmängel einzubringen - die kleinliche Detailarbeit an Textstellen ermöglicht nur kosmetische Änderungen, die prinzipielle Probleme nicht einmal tangieren.

Eine Behandlung der Details innerhalb der Textstellen, diese Einschränkung des Debattenraums, könnte zu dem Schluss führen, dass ein Einverständnis mit der grundsätzlichen Struktur besteht. Dies möchte ich für mich explizit ausschließen.

Zur Verwendung des „IC“ muss eine grundsätzliche Feststellung getroffen werden.

Die Formulierung im Seeschiffahrtsgesetz stellt klar, dass eine Prüfung im Fahrtbereich 2 die Standards des „IC“ für Küstengewässer erfüllen muss und dass dann ein solches „IC“ ausgestellt werden kann. Die für Ausbildung und Prüfung völlig offene Definition lautet hier im Abschnitt

II. Requirements

.....

The applicant has to prove in an examination:

(a) sufficient knowledge of the regulations concerning pleasure craft operation and nautical and technical knowledge required for safe navigation on inland waters and/or coastal waters; ...

Es wird hier nicht das Herausstreichen der Gezeitennavigation das Motiv für diese völlig allgemeine und kurz gehaltene General-Definition gewesen sein, vielmehr der Grundgedanke, dass verantwortungsbewusste Behörden selbstverständlich innerhalb dieses weiten - und sehr allgemein angesetzten - Rahmens sinnvolle und notwendige Detaillierungen treffen.

Diese Definition dürfte aber die Befürworter des minimalen Standards veranlasst haben, die Gezeitennavigation - und weitere Fragestellungen und Verfahren, die ausschließlich im Küstenbereich angewendet werden können - aus der Forderung

„nautical and technical knowledge required for safe navigation on coastal waters“

zu streichen, oder zumindest in höhere Fahrtbereiche zu übertragen, was dann im vorliegenden Entwurf auch unterstützt wird. In den Erläuterungen wird erklärt

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,

und welche Techniken dazu verwendet werden:

- Teilweise Verlagerung von Prüfungsinhalten vom Fahrtbereich 2 auf Fahrtbereich 3 und 4.

Ich halte es für äußerst bedenklich, dass eine Behörde - wenn auch nicht rechtlich, so quasi doch „moralisch“ - einem Teilnehmer ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen im Fahrtbereich 2 bescheinigt, obwohl die überprüften Fähigkeiten sich ganz klar nur auf einen geringeren Teil dieses Bereichs, nämlich Küstengewässer ohne erhebliche Tiden, beziehen.

In der Folge gelten für diesen „Adria“-Schein natürlich auch weitere Erleichterungen. Dies betrifft vor allem die praktische Erfahrung und die entsprechenden Nachweise.

Bemerkungen zur Motivationsschrift, bezeichnet als Erläuterungen

Im Vorblatt

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

wird schon die Motivation hinter der Erneuerung der Verordnung dargestellt:

Die jüngst gewonnenen Erfahrungen mit der im Jahre 2015 erlassenen Jachtführung-Prüfungsordnung - JachtPrO, zeigen, dass die damit geschaffenen, im Vergleich zu vorhergehenden Bestimmungen *wesentlich gehobeneren Ansprüche an Kenntnisse und Fertigkeiten* zukünftiger Führerinnen und Führer von Yachten auf See auch im internationalen Vergleich als zu hoch gegriffen beurteilt werden müssen. Dies hat bereits zu einem spürbaren Rückgang der ausgestellten Internationalen Zertifikate geführt. 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.

Die hier bezeichneten „*wesentlich gehobeneren Ansprüche an Kenntnisse und Fertigkeiten*“ betreffen allerdings nicht das Ausbildungs- und Prüfungsniveau im Allgemeinen, sondern nur das Prüfungswesen bestimmter Organisationen. Was hier als „gehobenere Ansprüche“ dargestellt wird, war Jahre zuvor der selbstverständliche Standard von Prüfungsorganisationen. Dass hier ein „Rückgang der ausgestellten Internationalen Zertifikate“ verspürt wird, muss nicht von den Ansprüchen verursacht sein; aber auch wenn es so wäre, steht es einer Behörde nicht an, den „Umsatz“ durch Reduktion von notwendigem Basiswissen auf Verordnungsbasis zu erhöhen. Warum eine Reduktion von „*Ansprüchen an Kenntnisse und Fertigkeiten*“ nicht zu „*Einbußen bei der Sicherheit*“ führen, wird nicht erklärt.

Als erklärtes Ziel gilt die

Vereinheitlichung und teilweise Reduzierung der erforderlichen Seefahrterfahrung sowohl für die Prüferinnen und Prüfer als auch für die Bewerberinnen und Bewerber.

Wieso dadurch

dem Wirkungsziel "Verbesserung der Verkehrssicherheit" der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2019 beigetragen wird, erschließt sich nicht unmittelbar.

In den

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

wird zum Entstehen des Vorschlags ausgeführt:

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.

Diese allgemeine Formulierung über die Mitarbeit von behördenfremden Personen lässt keinen Schluss über die Motive der Vorschläge zu, auch nicht über die Qualifikation der Teilnehmer. Wie, nach welchen Kriterien aus der großen Zahl von Vorschlägen und Meinungen ausgewählt wurde, erklärt sich daraus nicht. Trotzdem erscheint

„eine maßvolle Reduzierung ... [als] ... geboten und gerechtfertigt“.

Unter der Überschrift

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs

erscheint als wesentlicher Punkt

- Wechsel der Differenzierung zwischen „Motorjacht“ und „Segeljacht“ auf die praxisnähere Differenzierung zwischen „Jacht mit Motorantrieb“ und „Jacht mit Motor- und Segelantrieb“,

Abgesehen davon, dass die Wortkonstruktion den Text aufbläht und schlecht leserlich macht - es hätte genügt einzufügen, dass bei der Verwendung der Bezeichnung „Segeljacht“ das Vorhandensein einer Antriebsmaschine unterstellt wird - scheint hier sprachpsychologisch schon ein nicht offen ausgesprochenes Ziel vorbereitet zu werden, nämlich dass Erfahrung auf „Jachten mit Motor- und Segelantrieb“ mehr oder weniger Erfahrung auf „Jachten mit Motorantrieb“ gleichzusetzen sei. Dass sich hier eine Erleichterung bei der Erbringung von Praxisnachweisen ergibt steht zweifelsfrei fest. Zu bemerken ist allerdings, dass sich das Führen einer größeren Motorjacht sowohl seemännisch als auch navigatorisch, aber auch in Sicherheitsbelangen ganz wesentlich vom Führen einer gängigen Segeljacht unterscheidet.

Als weiterer wesentlicher Punkt wird angeführt

- Vereinheitlichung und teilweise Reduzierung der erforderlichen Seefahrterfahrung sowohl für die Prüferinnen und Prüfer als auch für die Bewerberinnen und Bewerber,

Hier ist zu bedenken, dass ab 2012 jegliche Kontrolle der Fähigkeiten von Prüfern weggefallen ist. Damals wurde - als eine Art Zuflucht - der Ersatz in umfangreicher, gut dokumentierter praktischer Erfahrung, auf genau den betroffenen Fahrzeugen, im entsprechenden Revier (Fahrtbereich) gefunden. Dass dieser letzte Rest an moralischer Berechtigung zum Prüfer wieder reduziert werden soll, ist höchst bedenklich. Dazu stellt sich die Frage, weshalb diese Forderung erhoben wird. Österreichweit gibt es ausreichend hoch qualifizierte Prüfer, die die bisherigen Anforderungen bei Weitem erfüllen und übertreffen. Gibt es etwa weitere Anforderungen bestimmter Organisationen, die technisch und moralisch einwandfreie, vielfach eingesetzte und bestätigte Prüfer nicht zu erfüllen vermögen?

Besonders hervorzuheben ist, dass im Fahrtbereich 3 gerade auf Nachweise von Erfahrung, die für den zukünftigen Schiffsführer für Fahrten im Fahrtbereich 3 unentbehrlich ist, verzichtet werden soll, und das, obwohl sowohl im § 31. **Praktische Prüfung Abs. (2)**

(2) Abweichend von Abs. 1 wird die praktische Prüfung für die Erlangung eines Internationalen Zertifikates für den Fahrtbereich 3 durch die seemännische Praxis gemäß § 25 Abs. 5 Z 3 ersetzt.

als auch in der Anlage 11, **Anforderungen an die praktische Prüfung,**

2. Für die Erlangung eines Internationalen Zertifikates für den Fahrtbereich 3 wird die praktische Prüfung durch die seemännische Praxis gemäß § 25 Abs. 5 Z 3 JachtVO ersetzt (§ 31 Abs. 2 JachtVO).

ausdrücklich festgestellt wird, dass es im Fahrtbereich 3 keine praktische Prüfung gibt und diese durch die seemännische Praxis ersetzt wird.

Haarsträubend ist aber der Punkt

- Teilweise Verlagerung von Prüfungsinhalten vom Fahrtbereich 2 auf Fahrtbereich 3 und 4.

Hier scheint nicht verstanden worden zu sein, dass die in einem „Fahrtbereich“ herrschenden Bedingungen und Erfordernisse nicht der Gestion von Prüfungsorganisationen oder Experten unterliegen. Tidenhübe treten ausschließlich im Fahrtbereich 2 auf, die navigatorisch zu berücksichtigende Wirkung von Gezeitenströmen ebenfalls praktisch ausschließlich dort. Eine Verlagerung der Gezeitennavigation in die Lernziele des Fahrtbereichs 3, bei gleichzeitigem Ausscheiden aus dem Fahrtbereich 2 ist eine nautisch und seemännisch völlig absurde Idee. Dahinter wird wohl stecken, dass die zum Teil aufwendigen Berechnungen in einem „schlanken“ Unterricht nicht vermittelt werden können. Hier löst sich der Gesetzgeber völlig von seinem Auftrag zur technisch einwandfreien Zuordnung der Problemkreise, zugunsten einer kurzsichtigen gewinnorientierten Betrachtungsweise. Hier wird eine Zuweisung legalisiert, die nicht nur jeder Nautik, sondern auch dem Hausverstand widerspricht. Viel moralischer wäre es gewesen, den Bereich als Küstenfahrt in tidenfreien Gewässern zu bezeichnen, was er ja seit der JachtPrO de facto auch ist.

Zum Punkt

4. Teil - PRÜFUNGSORDNUNG

wird erklärt

Die strikte Trennung von Motor- und Segeljachten bei der Ausbildung von zukünftigen Jachtführerinnen und Jachtführern hat sich als nicht zielführend erwiesen. Segeljachten 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 „Jacht mit Motorantrieb“ und „Jacht 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 Segeljachten zu beachten sind, die mit Motorantrieb fahren. Dieser Widerspruch wird durch die Neuregelung aufgelöst.

Ursache für diese verkrampft wirkenden Begründungsversuche dürfte sein, dass die Autoren von ihrer Beurteilung selbst nicht überzeugt sind. Die Aussage „Motorantriebe, die in der Praxis überwiegend, in Küstennähe sowie in Häfen praktisch ausschließlich als alleiniger Antrieb verwendet werden.“ ist einfach falsch. Richtig ist, dass mit dem Niedergang der Segelei und dem Überborden des Jachttourismus in rein kommerziell orientierten Gebieten das Anlegen und das Ablegen unter Segeln, ja zum Teil auch das Segeln im Hafen und sogar im Außenhafen verboten ist. Völlig falsch hingegen ist die Aussage „in Küstennähe“. Unter Umständen schwebt den Autoren hier ein Bild des adriatischen Meeres in den hochsommerlichen Urlaubsmonaten vor. Sieht man in Gebiete wie Portugal, Spanien, Bretagne, Kanal, Deutsche Bucht, - alles im Fahrtbereich 2 gelegen - so ergibt sich ein völlig anderes Bild.

Die Erklärung „der Unterschied in der Handhabung zwischen einem Motorboot und einem Segelboot unter Motorantrieb ist dennoch nicht prinzipieller, sondern lediglich gradueller Natur“ mag in dem Spezialfall des langsamen Verdrängers mit einer Schraube zutreffen, für den weit überwiegenden Anteil der Gleiter und Halbgleiter, insbesondere bei Einsatz von Außenbordmotoren und Z-Trieben, gilt diese Aussage überhaupt nicht. Ehrlicher wäre es gewesen, einfach „amtlich“ festzustellen, dass praktische Erfahrung auf verschiedenen Bootstypen mit verschiedenen Antriebsarten als gleichwertig gilt.

Völlig an den Haaren herbeigezogen ist der Erklärungsversuch mit Bezug zu den Kollisionsverhütungsregeln, wobei der ganzen Formulierung durch die übertriebene Zitation „Übereinkommen von 1972 über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen (COLREG 1972), BGBl. Nr. 380/1972,“ offenbar noch Ernst und Gewicht verliehen werden soll. Der hier konstruierte „Widerspruch“ besteht darin, dass Segelfahrzeuge aufgrund einer möglicherweise eingeschränkten Manövrierfähigkeit unter Segeln beim Eintreten in einen Nahbereich gegenüber Maschinenfahrzeugen in gewissen Fällen bevorrechtet sind. Dieser völlig elementare Sachverhalt ist weit älter als alle Bemühungen um Jacht- und Prüfungsordnungen, ist weltweit anerkannt, führt nirgends zu Widersprüchen oder Verwechslungen. Die hier sinnfällige „Erleichterung“ für Jachtskipper ist eher als Unterstellung zu verstehen, diese einfache Basisregel in den Kollisionsverhütungsregeln überschreite die geistige Kapazität der angehenden Schiffsführer. Hilfe wäre hier eher bei den Regeln 17 und 19 wünschenswert.

Die Wortfolge „Jacht mit Motor- und Segelantrieb“ wirkt als rein sprachpsychologisches Mittel verkrampft, trägt nichts zur Klärung von Textstellen bei, ist schwer lesbar, schwer zu sprechen und außerdem völlig unüblich.

Zu § 19 Qualifikation von Prüfern, wird festgestellt

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

Damit ist gemeint, dass Prüfer der höheren Fahrtbereiche ebenso wenig praktische Erfahrung nachweisen müssen, wie Prüfer für den Fahrtbereich 2. FB4-Prüfer kann werden, wer einige Meilen im adriatischen Meer zurückgelegt hat. Hier wird das „Instruktorprinzip“ eingeführt: Geprüft wird, was im Instruktionshandbuch steht, vom Prüfenden selbst nicht gekannt, beherrscht, schon gar nicht erlebt. Damit wird auch klar, warum kleinlich detaillierte Prüfungs- und Prüfungsablaufvorgaben notwendig werden, die dann wiederum erfahrene Prüfer, selbst aktive Segler, behindern. In diesem Sinne ist auch die neue Bestimmung zu sehen, dass als Prüfer im Zuge von Prüfungen an Bord verbrachte Tage Seefahrterfahrung begründen.

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.

Dass „die zum Erwerb der erforderlichen Erfahrung notwendigen Fähigkeiten mit Sicherheit gegeben“ ist, lässt sich amtlich nicht festsetzen. Andererseits ist es gängige Praxis in den Marinen, dass Seefahrterfahrung zuerst in subalternen Position, auf Schiffen mit erfahrenen Kapitänen gesammelt wird, weil gerade Entscheidungen bei fähiger Führung besonders wichtige Erfahrung vermittelt. Es ist reine Spekulation, dass notwendige Fähigkeiten zum Erwerb der erforderlichen Erfahrung vor Erwerb der Befähigungsausweise nicht, danach jedoch mit Sicherheit vorhanden sind. Eine Atlantiküberquerung als Crew-Mitglied wird dem FB4-Prüfer weit mehr erforderliche Erfahrung bringen, als 6.000 Meilen als Skipper im adriatischen Meer. Weiters ist nicht geklärt, ob Befähigungsausweise anderer Nationen die Fähigkeiten zum Erwerb nicht doch auch ermöglichen.

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.

Es erhebt sich hier die Frage, warum, wenn „zweifelsfrei entsprechende Erfahrung über einen langen Zeitraum erworben“ wurde, ein Meilennachweis nicht erbracht werden kann. Offenbar bezieht sich der „lange Zeitraum“ nicht auf das Verweilen auf See. Aber viele Badeurlaube an der Adria qualifizieren nicht zum Prüfer, auch wenn diese Urlaube über Jahre und Jahrzehnte hindurch genossen wurden.

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.

Hier muss wiederum gefragt werden, auf welche Weise die „wesentlichen Qualitätsgewinne ... nicht festgestellt“ wurden. Um welche „Qualitätsgewinne“ handelt es sich denn? Ist es die Qualität der Prüfung, der Ausbildung, der geprüften Schiffsführeranwärter? Oder besteht der nicht festgestellte Gewinn in der Stagnation/Reduktion der Zahl der ausgestellten Befähigungsausweise?

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.

Diese Erklärung scheint so selbstverständlich, dass man sich fragen muss, warum sie gegeben wird. Verständlich wird dies vor dem Hintergrund, dass in der JachtPrO 2015 Prüfungen eben keine Bordtage begründen. Diese Bestimmung sollte - aus gegebenem Anlass - verhindern, dass nicht aktive Segler, solche, die außerhalb der Prüfungstätigkeit keinerlei Segelaktivitäten wahrnehmen, als Prüfer eingesetzt werden. Dass diese sehr sinnreiche und „gesunde“ Bestimmung im Entwurf gekippt wird lässt wieder darauf schließen, dass eine spezielle Prüfertruppe herangebildet werden soll.

Zur Anlage 7 (Prüfungsinhalte) wird festgestellt

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.

Mit derselben Argumentation könnten die Lernziele Radar auch aus den Fahrtbereichen 3 und 4 gestrichen werden, auch dort „ist die Ausrüstung von Yachten mit Radar optional“. Hier zeigt sich ein „Design-Kriterium“ der neu gestalteten JachtVO: Ausbildungsbereiche, die einen etwas erhöhten Aufwand in der Ausbildung verursachen, werden - entgegen jeder technischen Argumentation - in höhere Fahrtbereiche übersiedelt. Bei der Beurteilung von Wetteränderungen lässt sich dies aufgrund der allgegenwärtigen Mobiltelefone und Notebooks noch verstehen. Für Radarbeobachtungen gilt das aber nicht: Diese sind gerade im Küstenbereich von besonderer sicherheitstechnischer Bedeutung.

Insgesamt geht aus den Erläuterungen hervor, dass die vorgeschlagenen Änderungen hauptsächlich der Vereinfachung im Fahrtbereich 2 dienen, die Prüfungszulassung erleichtern, die Vorgaben an Prüfer auf ein lächerliches Maß reduzieren. Dabei sind kaum technische Argumente zu finden, meist handelt es sich um allgemeine Floskeln, die Änderungen „begründen“ sollen, die - was gar nicht verschwiegen wird - die Stückzahl der ausgestellten Scheine erhöhen sollen.

Kommentare zum Entwurf der

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Zulassung und die Führung von Yachten auf See geregelt werden (Yachtverordnung - YachtVO)

Zu § 2 Begriffsbestimmungen

9. „ S e e m e i l e “ : Längenmaß von 1,852 km.

Auf diese Definition sollte verzichtet werden. Sie wirkt oberlehrerhaft, bringt aber keinerlei Information, die nicht ohnehin bekannt ist. Wollte man alle verwendeten Termini technici definieren, so müsste eine umfangreiche Liste angelegt werden.

Zu § 19 Qualifikation der Prüferinnen und Prüfer

Für eine Bestellung als Prüfer für Segeljachten im FB4 erachte ich eine praktische Erfahrung von mindestens 15.000 Meilen, darunter die Teilnahme an einer größeren Überfahrt, als unbedingt notwendig. Es ist eine Atlantik-Überquerung oder eine entsprechende Fahrt, bei der Start und Ziel auf gerader Linie mindestens 1.500 Meilen voneinander entfernt sind, nachzuweisen. Eine Fahrt entlang einer Küste ist nur gültig, wenn das Boot innerhalb der 1.500 Meilen immer mindestens 200 Meilen von Festland oder Inseln entfernt ist.

Der Passus

erworben ab Erlangung des Befähigungsausweises für den der Prüfung entsprechenden Fahrtbereich,

entbehrt jeder Grundlage und sollte entfallen.

Zu § 20 Erweiterung einer Prüfberechtigung um die Antriebsart Segelantrieb

§ 20. (1) Abweichend von § 19 Abs. 2 Z 2 können Prüferinnen und Prüfer, die über eine Prüferinnen- bzw. Prüferbestellung einer Prüfungsorganisation gemäß § 15 Abs. 1 SeeSchFG für den jeweiligen Fahrtbereich für Motorantrieb verfügen, auch als Prüfer für den jeweiligen Fahrtbereich für Motor- und Segelantrieb bestellt werden, wenn sie über einen Befähigungsausweis des jeweiligen Fahrtbereiches für Motor- und Segelantrieb, mindestens aber Fahrtbereich 2, verfügen, und mindestens 2 000 Seemeilen als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer auf Segeljachten mit Antriebsmaschine, erworben ab Erlangung des Befähigungsausweises, für den der Prüfberechtigung entsprechenden Fahrtbereich nachgewiesen haben.

Hier wird bestimmt, dass ein Motorbootprüfer auch Segelprüfer werden kann, wenn er - einen Segelschein vorausgesetzt - mindestens 2 000 Seemeilen als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer auf Segeljachten zurückgelegt hat. Im § 19. (2) wird festgelegt

(2) Die fachliche Qualifikation der Prüferinnen und Prüfer ist getrennt nach Motorantrieb und Motor- und Segelantrieb zu erfassen und hat jeweils mindestens zu umfassen:

1. Für alle Fahrtbereiche für Yachten mit Motorantrieb seemännische Praxis im Ausmaß von mindestens 3 000 Seemeilen, davon als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer mindestens 1 000 auf Motorjachten oder Segeljachten

Wenn dieser Motorbootprüfer nun 2.000 Meilen als Schiffsführer auf Segelbooten zurückgelegt hat, wird er mit insgesamt 3.000 Meilen Segelprüfer, wozu ein reiner Segelprüfer aber 5.000 Meilen benötigt.

Zu § 21. (1) Bestellung

§ 21. (1) *Bestellung* regelt die Bestellung von Prüfern. in Abs (2) wird hier umfangreich die Art des Nachweises seemännischer Praxis beschrieben, Vorschriften, die in den § 19. *Qualifikation der Prüferinnen und Prüfer*, gehören und sich dort ganz natürlich einfügen ließen. Noch unpassender ist hier die Spezifikation von Anforderungen an ein Logbuch. Es handelt sich um allgemeine Spezifikationen, die nicht auf den § 21. beschränkt sind, schon gar nicht auf Abs (2).

Dass Prüfer Praxisnachweise in Form von Meilenbestätigungen und eidesstattlichen Erklärungen einbringen sollen, ist unpassend und abzulehnen. Die Führung eines Logbuchs ist bei verantwortlicher Schiffsführung und korrekter Navigation eine *conditio sine qua non*. Dass sich ein angehender Prüfer bei Zeiten um eine Abschrift bemüht, oder, wenn notwendig, ein eigenes, persönliches Logbuch führt, kann wohl gefordert werden, zumal das Einschlagen einer Prüferlaufbahn ja keine ad hoc Entscheidung sein kann, sondern über einen längeren Zeitraum reifen muss. Wenn im Falle eines persönlichen Logbuchs die Unterschrift des Schiffsführers in Sonderfällen nicht (mehr) erlangt werden kann, so wäre eine eidesstattliche Erklärung gemeinsam mit der Logbuchabschrift akzeptabel.

Zu § 22. Ausübung der Prüfungstätigkeit

§ 22. (1) Prüferinnen und Prüfer haben ihre Tätigkeit unabhängig und unbefangen auszuüben und die Kenntnisse der Bewerberinnen und Bewerber objektiv zu beurteilen. Es ist Prüferinnen und Prüfern nicht gestattet, im Zusammenhang mit dem Prüfungsverhältnis Weisungen entgegenzunehmen.

Hier wäre es wünschenswert, einer Gefahr einen Riegel vorzuschieben, etwa mit der Formulierung:

Eine Prüfungsorganisation gemäß § 15 Abs. 2 Z 3 SeeSchFG hat Weisungen an einen Prüfer im Bezug auf die Behandlung oder die Beurteilung eines Bewerbers zu unterlassen, ansonsten als erwiesen zu gelten hat, dass die administrative Infrastruktur der Organisation gemäß § 15 Abs. 2 Z 3 SeeSchFG, insbesondere hinsichtlich des Kenntnisstands gemäß § 22, JachtVO nicht ausreicht.

Zu § 25 Anforderungen an Bewerberinnen und Bewerber

Dieser Paragraph legt die notwendige Praxis für die verschiedenen Fahrtbereiche fest. Hier wurde aus verwaltungstechnischen Gründen auf den Nachweis der Bordtage verzichtet, was zu begrüßen ist. Allerdings darf auf Erfahrung, die ganz typisch für die höheren Fahrtbereiche ist, nicht verzichtet werden, ganz besonders im Fahrtbereich 3, da der Praxisnachweis ja die praktische Prüfung ersetzt.

Für die Fahrtbereiche FB1 und FB2 werden die im Vorschlag geforderten Nachweise als ausreichend erachtet.

Für Schiffsführer in den höheren Fahrtbereichen sind Erfahrungen auf längeren Fahrten außerhalb des Küstenmeeres unabdingbar. Ohne solche Nachweise kann auf eine praktische Prüfung nicht verzichtet werden. Diese Nachweise sind mit Logbuch oder logbuchähnlichen Aufzeichnungen zu erbringen.

Für den Fahrtbereich 3 wird vorgeschlagen:

- *zur Führung einer Segeljacht durch 1.500 Meilen, darunter mindestens*
- *fünf Nachtfahrten und fünf Nachtansteuerungen*
- *250 Seemeilen als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer*
- *2 Langfahrten von je einer Gesamtdistanz ohne Unterbrechung von 90 Meilen, davon mindestens 36 Meilen außerhalb des Küstenmeeres (12 Meilen von der Basislinie gemäß Seerechtsübereinkommen, Artikel 5 bis 7)*

Für den Fahrtbereich 4 wird vorgeschlagen:

- *zur Führung einer Segeljacht durch 5.000 Meilen, darunter mindestens*
- *fünf Nachtfahrten und fünf Nachtansteuerungen*
- *2.000 Seemeilen als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer*

- eine Überquerung von einer Gesamtdistanz ohne Unterbrechung von 500 Meilen, davon mindestens 100 Meilen außerhalb des Küstenmeeres (12 Meilen von der Basislinie gemäß Seerechtsübereinkommen, Artikel 5 bis 7)

Unter Zif (6) wird bestimmt, auf welcher Art von Boot, Segelboot oder Motorboot, die Erfahrung zu sammeln ist. Die Unterscheidung zwischen Motorbooten und Segelbooten ist hier offenbar wichtig geworden weshalb gefordert wird

(6) Der Nachweis der seemännischen Praxis gemäß Abs. 5 ist zu erbringen:

1. für Jachten mit Motorantrieb auf Motorjachten oder auf Segeljachten mit Antriebsmaschine;
2. für Jachten mit Motor- und Segelantrieb auf Motorjachten oder auf Segeljachten mit Antriebsmaschine, davon auf Segeljachten mit Antriebsmaschine
 - a) für den Fahrtbereich 1 mindestens 50 Seemeilen,
 - b) für den Fahrtbereich 2 mindestens 200 Seemeilen,
 - c) für den Fahrtbereich 3 mindestens 500 Seemeilen, davon mindestens 250 Seemeilen als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer,
 - d) für den Fahrtbereich 4 mindestens 1000 Seemeilen, davon mindestens 250 Seemeilen als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer.

Im Punkt 2. geht es offenbar darum, dass Hemmungen bestehen, einem reinen Motorbootfahrer einen Befähigungsausweis für Segeljachten auszustellen, weshalb für Segelscheine Meilen auf Segeljachten mit Antriebsmaschine zwingend vorgeschrieben sind. Dies führt zur eigenartigen Situation, dass Meilen, die offenbar die Segelpraxis verbessern sollen, nicht auf Segelbooten ohne Antriebsmaschine gemacht werden können, Meilen, die weit mehr seglerisches Können erfordern, als wenn jederzeit der Motor bereit ist. Hier wäre die Rückkehr zur vernünftigen Bezeichnung Segelboot/jacht bzw. Motorboot/jacht absolut sinnvoll.

Diese komplizierten und unnatürlichen Konstruktionen sind offenbar entstanden, weil praktische Erfahrung auf Booten mit der jeweils „anderen“ Antriebsart anrechenbar sein sollen - besonders Segelmeilen für Motorbootscheine. Ich schlage deshalb vor, bei der nachzuweisenden Erfahrung auf den Unterschied zwischen Motorbooten/-jachten und Segelbooten/-jachten vollständig zu verzichten. Einzig und allein die Prüfung zum einem Befähigungsausweis für Segelboote muss zwingend auf einem Segelboot erfolgen. Ein Befähigungsausweis für Segelboote impliziert einen Befähigungsausweis für Motorboote. Diese Regelung, die sich de facto kaum vom aktuellen Vorschlag unterscheidet, würde den Text wesentlich kürzen und vereinfachen, und würde sowohl für die Prüfungsorganisationen als auch für die Behörde umfangreiche Erleichterungen in der Administration bringen.

§ 28. Zulassungsverfahren

§ 28. bestimmt:

Die Nachweise müssen spätestens zum Zeitpunkt der praktischen Prüfung vorliegen.

Dazu wird in den Erläuterungen erklärt

Zu § 28 (bisher § 13 Abs. 1 JachtPrO)

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

Dies stimmt wohl. Allerdings umfasst diese Überprüfung, die ja unmittelbar vor Prüfungsbeginn, vor Ort, vom Prüfer durchgeführt werden muss, nur Nachweise über fehlende Erfahrung ganz geringen Umfangs (etwa 1 Nachtfahrt, 1 Nachteinsteuering, eine geringe Anzahl von Meilen, ...) die realistisch unmittelbar vor Prüfungsbeginn absolviert werden kann, keinesfalls Nachweise über Erfahrung, die zum Zeitpunkt der Prüfungsanmeldung schon vorliegt.

Zu § 31 Praktische Prüfung

§ 31. bestimmt, dass eine praktische Prüfung „für den Fahrtbereich 3 durch die seemännische Praxis gemäß § 25 Abs. 5 Z 3 ersetzt“ wird.

Weiters wird die Reihenfolge der Prüfungsteile bestimmt, und die Frist, innerhalb der die Gesamtprüfung abzuwickeln ist.

(3) Die praktische Prüfung darf erst abgenommen werden, wenn die theoretische Prüfung mit Erfolg abgelegt worden ist. Zwischen der theoretischen Prüfung und der praktischen Prüfung bzw. dem Nachweis der seemännischen Praxis für die Erlangung eines Internationalen Zertifikates für den Fahrtbereich 3 (Abs. 2) dürfen nicht mehr als 36 Monate liegen. Nach Ablauf dieser Frist ist die theoretische Prüfung zu wiederholen.

Gegen die Verlängerung der Frist ist im FB2 nichts einzuwenden. Im Falle einer FB3-Theorieprüfung sollte bei vorhandenem Befähigungsausweis für FB2 auf eine Befristung verzichtet werden.

Zu § 35 Übergangsbestimmung

Die im Absatz 1 festgelegte Gültigkeit ab 1.1.2020 ist hinsichtlich der geänderten Aufgabenstellungen im Bereich der theoretischen Prüfungen nicht einhaltbar und damit unrealistisch. Um eine vernünftige Anpassung von Fragenkatalogen und Kartenaufgaben zu ermöglichen, wird eine Übergangsfrist von 9 Monaten vorgeschlagen.

Die Umstellung im Bereich der Erfahrungsnachweise ist davon unabhängig und kann mit Verlautbarung der Verordnung gültig werden.

Bemerkungen zu den Anlagen

Anlage 6 Protokoll praktische Prüfung

Im Protokoll zur praktischen Prüfung sind im Formular Rubriken für drei Prüfer vorgesehen. Da nur ein Prüfer vorgeschrieben ist, könnte auf zwei Rubriken verzichtet werden.

Anlage 7 Lernzielkatalog

Die Stellungnahme zum Lernzielkatalog wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit nach der Stellungnahme zur Anlage 12 gereiht.

Anlage 9 Seemeilenbestätigung

Da in der Verordnung die Anzahl von 5 Nachtfahrten und von 5 Nachteinsteuern bedeutsam ist wird vorgeschlagen, das Formular Anlage 9 in diesen beiden Rubriken von 4 auf 5 zu ergänzen.

Anlage 10

Anforderungen an die theoretische Prüfung

Unter Punkt 2. c) wird bestimmt:

c) für den Fahrtbereich 3:

aa) einen durchgehenden Törn von zumindest 300 Seemeilen, wobei das Lernziel „Karten und Gezeitenarbeiten“ „Gezeitenarbeit“ in einer eigenen Gezeitenarbeit durchgeführt werden kann;

bb) die laut Lernzielkatalog „Karten- und Gezeitenarbeiten“ unter „Kartenarbeit - Motorantrieb“ unter „FB 3“ genannten Kartenaufgaben, in 10 Fragen gegliedert;

cc) für das optionale Lernziel „Theorie“ „Modul Segelantrieb“ zusätzlich die laut Lernzielkatalog „Karten- und Gezeitenarbeiten“ unter „FB 2“ Kartenarbeit - Ergänzung Segelantrieb“ genannten Aufgaben, in weitere 5 Fragen gegliedert;

dd) die laut Lernzielkatalog „Karten und Gezeitenarbeiten“ „Gezeitenarbeit“ unter „FB 3“ genannten Aufgaben sowie die Planung einer Fahrt zwischen zwei mindestens 30 Seemeilen voneinander entfernten Häfen, einschließlich Hafenaus- und -einfahrt, in einem Gezeitenrevier;

Die Vorschrift, dass die Kartenarbeit die Form eines „durchgehenden Törns“ zu haben hat, ist völlig unverständlich. Diese Technik - die bis vor etwa 25 Jahren in Verwendung war - wurde aufgrund von didaktischen und abwicklungstechnischen Schwierigkeiten verworfen. Dagegen sprechen folgende Punkte:

1. Problematik der Folgefehler

Falls keine Fixpunkte innerhalb der Aufgabe definiert sind, pflanzen sich Folgefehler fort. Daher ist es entscheidend, ob ein Fehler zu Beginn oder eher am Ende einer Arbeit auftritt. Die unterschiedliche Gewichtung, rein abhängig von einer willkürlichen Abfolge der Aufgaben, ist höchst ungerecht, falls nicht eine Überprüfung unter Herausrechnung der „Folgefehler“ durchgeführt wird. Diese ist - auch aus Zeitgründen - dem Prüfer unzumutbar.

2. Unzulässiger Zwang zur Abfolge

Eine theoretische Arbeit ist keinesfalls ein Ersatz für einen praktischen Törn. Es soll überprüft werden, ob der Kandidat ein bestimmtes Verfahren kennt und eine damit verbundene Aufgabe rechnerisch bzw. grafisch lösen kann. Dabei spielt es keine Rolle, in welcher Abfolge die einzelnen Teilaufgaben bearbeitet werden. Sollte sich ein Problem innerhalb einer Teilaufgabe ergeben, so darf deshalb nicht die Weiterarbeit an der Gesamtaufgabe verunmöglicht werden, zumal die Abfolge der Teilaufgaben nicht „naturgegeben“ ist, sondern der Willkür des Autors unterliegt.

3. Überprüfbarkeit der Teilaufgaben

Da die Navigation immer - auch in der Natur - aus abgeschlossenen Teilaufgaben besteht, sind auch in der Kartenarbeit diese Teilaufgaben zu Blöcken zusammengefasst. Diese Blöcke werden dann durch Kontrolle von Ergebnissen und zeichnerischen Darstellungen überprüft. Da es bei der Fortschreibung von einzelnen Werten zu - tolerierbaren - Differenzen kommen muss, kann eine ökonomische Kontrolle nur erfolgen, wenn diese Differenzen - üblicherweise nach einer Teilaufgabe - wieder vereinheitlicht werden. Diesen Bedarf an Vereinheitlichung gibt es in der praktischen Navigation natürlich nicht. Innerhalb einer „durchgehenden“ Kartenaufgabe müssen also Vereinbarungen beispielsweise folgender Art getroffen werden:

„Möglicherweise abweichend vom ermittelten Kartenkurs ist von dieser Position mit einem vorgegebenen Kartenkurs von xxx° weiterzuarbeiten.“

Solche Konstruktionen, die nach praktisch jeder Teilaufgabe einzufügen sind, behindern nicht nur den Arbeitsfluss in unrealistischer Weise, sie führen auch auf das Dilemma, ob denn die vorgeschlagenen Vorgaben den richtig ermittelten Ergebnissen sehr ähnlich sein sollen, oder wesentlich verschieden. In jedem Fall aber führt es zu künstlicher Erschwernis, die aber keinerlei didaktischen Vorteil bringt.

Aus diesen Überlegungen wurde innerhalb der anerkannten Ausbildungsstätten und Prüfungsorganisationen schon vor Jahren der modulare Aufbau - wie im vorliegenden Vorschlag auch im Fahrtbereich 2 ermöglicht und im Fahrtbereich 4 jedenfalls nicht ausgeschlossen - eingeführt. Diese Technik hat sich bestens bewährt. Warum hier - ohne weitere Begründung - diese Technik im Fahrtbereich 3 ausgeschlossen wird, ist aus ausbildungstechnischen Gründen völlig unverständlich. Es wird ausdrücklich empfohlen, den modularen Aufbau nicht nur zuzulassen, sondern sogar vorzuschreiben, zumindest zu empfehlen.

Dass eine Länge des Törns in der Theoriearbeit mit „zumindest 300 Seemeilen“ vorgeschrieben wird, ist ebenfalls völlig unverständlich und entbehrt jeglicher technischer Begründung. Die Länge eines Törns ist bedeutsam für Vorbereitung von Boot, Ausrüstung und Mannschaft, hängt aber nicht mit dem Auftreten einzelner navigatorischer Teilaufgaben zusammen. Im Gegenteil, die einzige „navigatorische“ Aufgabe auf einer Langfahrt ist - falls astronomische Navigation nicht durchgeführt wird - die regelmäßige Ermittlung von Koppelpositionen; das Ablesen von elektronischen Instrumenten kann hier nicht als navigatorische Aufgabe angesehen werden. Damit ergibt sich klar, dass längere Strecken in der Theorie für navigatorische Aufgaben völlig unergiebig sind. Eine weitere Frage ist, was hier an grafischer Arbeit gemacht und überprüft werden soll. Da navigatorische Aufgaben - wie ja auch in der Anlage 7 spezifiziert - sich ausschließlich in Küstennähe stellen und dort zu lösen sind, fragt sich, ob die einzelnen Teilaufgaben jeweils um größere Distanzen auseinanderliegen müssen. Ein Seekarte, die eine Distanz von 300 Meilen darstellt, ist aufgrund des Maßstabs für die vorgeschriebenen navigatorischen Teilaufgaben nicht geeignet. Ein geeigneter Maßstab ist etwa 1:100.000. Hier entspricht eine Meile etwa 1,8 cm, die 300 vorgeschriebenen Meilen also gut 5 m. Da sich 5 m nicht auf einem Blatt zeichnen lassen, müsste mit mehreren Seekarten gearbeitet werden - völlig ausgeschlossen. Falls aber - wie in der Natur üblich - weitere Distanzen mit Koppel- und mit Besteckrechnung behandelt werden, so ist die Distanz egal, da es nur um das Verfahren geht.

Insgesamt wird vorgeschlagen, auf diese völlig praxisfremde Forderung zu verzichten.

Auffällig ist hier noch ein weiterer Punkt. Die natürliche Struktur der Fahrtbereiche bedingt eine Zunahme der Anforderungen vom niedrigsten zum höchsten; es ist selbstverständlich, dass der höchste Fahrtbereich, der ja alle Berechtigungen der niedrigeren umfasst, auch alle theoretischen Lernziele der niedrigeren umfassen muss. Deshalb ist es sinnvoll - und so war es seit Jahren -, dass die Prüfungen zu den höheren Fahrtbereichen hauptsächlich Fragen umfassen sollen, die in den jeweils niedrigeren nicht abgefragt wurden, es kommt zu einer im Umfang reduzierten „Erweiterungsprüfung“. Diese bisher durchgängige Systematik von Fahrtbereich 2 über Fahrtbereich 3 auf Fahrtbereich 4 ist hier unterbrochen. Zwar handelt es sich laut Anlage 10 Zif 5. bei den Fragenarbeiten für die Fahrtbereiche 3 und 4 um typische Erweiterungen zur Fragenarbeit für Fahrtbereich 2 bzw. Fahrtbereich 3, bei der Kartenarbeit für Fahrtbereich 4 wiederum um eine Erweiterung (ohne Spezifikation von welcher Stufe); für die Kartenarbeit im Fahrtbereich 3 gilt es aber nicht. Hier wird ausdrücklich gefordert, dass die Kenntnisse der Kartenarbeit FB2 einzufließen haben. Hier handelt es sich also nicht um eine Erweiterung, sondern um eine Kartenarbeit, die sowohl die Aufgaben des Fahrtbereichs 2 als auch die des Fahrtbereichs 3 umfassen muss, was zu einem nicht vertretbaren Aufwand führt, und zwar sowohl bei den Prüfungskandidaten als auch bei Ausbildungsstätten und Prüfungsorganisationen. Der naheliegende Weg, zuerst die Befähigung für Fahrtbereich 2 zu erlangen und dann, in weiterer Folge, zum Fahrtbereich 3 fortzuschreiten, wie er ja durch den Wegfall der praktischen Prüfung für den Fahrtbereich 3 erzwungen wird, ist hier unterbrochen. Bei einer „Erweiterung“ von Fahrtbereich 2 auf Fahrtbereich 3 muss die Kartenarbeit Fahrtbereich 2 quasi wiederholt werden - eine

prohibitive Maßnahme. Dabei wird auch nicht einmal festgestellt, dass eine erfolgreich abgelegte Theorieprüfung für Fahrtbereich 3 die Theorieprüfung für Fahrtbereich 2 ersetzt.

Zur Behebung dieser Inkonsistenz und zur wesentlichen Erleichterung des Zugangs zu den höheren Fahrtbereichen wird empfohlen, die einzelnen Prüfungsteile der verschiedenen Fahrtbereiche abzustimmen und die Ablegung der Teilprüfungen zu entkoppeln. Erstrebenswert wäre folgende Situation:

Es gibt für die Fahrtbereiche 2, 3, 4 sowohl Kartenaufgaben als auch Fragenaufgaben, die auf den Arbeiten des jeweilig niedrigeren Fahrtbereichs aufbauen, eine Erweiterung bilden. Eine Prüfung besteht aus folgenden Teilen:

Prüfung FB	Kartenarbeit			Fragenarbeit		
FB2	FB2(K)			FB2(F)		
FB3	FB2(K)	FB3(K)		FB2(F)	FB3(F)	
FB4	FB2(K)	FB3(K)	FB4(K)	FB2(F)	FB3(F)	FB4(F)

Dabei können die einzelnen Teilprüfungen unabhängig voneinander abgelegt werden.

- Die für die Ausstellung eines Befähigungsausweises FB2 notwendigen Teilprüfungen sind FB2(K)+FB2(F).
- Die für die Ausstellung eines Befähigungsausweises FB3 notwendigen Teilprüfungen sind FB2(K)+FB2(F)+FB3(K)+FB3(F).
- Die für die Ausstellung eines Befähigungsausweises FB4 notwendigen Teilprüfungen sind FB2(K)+FB2(F)+FB3(K)+FB3(F)+FB4(K)+FB4(F).

Die Frist für die Ablegung der Praxisprüfung FB2 beginnt mit der ersten Teilprüfung FB2 oder FB3, für die Ablegung der Praxisprüfung FB4 mit der ersten Teilprüfung FB4. Durch die Entkoppelung wird eine Befristung für Wiederholungen einzelner Teilprüfungen hinfällig.

Bemerkung zu Gezeiten

Obwohl in Marinekreisen der Ausdruck „Gezeitenrevier“ den Sachverhalt hinreichend erklärt, wird aus gegebenem Anlass empfohlen, dieses Gebiet zu definieren als Gebiet mit wesentlichem Tidenhub, der zum Zeitpunkt der Betrachtung mindestens 2 Meter betragen muss. Des Weiteren wird empfohlen, auf die Mindestdistanzvorgabe von 30 Meilen zu verzichten und die Wahl der Häfen dem Prüfer zu überlassen.

Anlage 12

Prüfungsprotokolle für die Praxisprüfung

Im Zuge einer praktischen Prüfung soll der Prüfer beurteilen, ob ein Kandidat die Fähigkeit hat, ein Boot sicher zu führen, ob er die Übersicht über die möglicherweise entstehenden Probleme hat, ob er in kritischen Momenten richtig entscheiden kann. Kurz zusammengefasst könnte man sagen, ein kompetenter Schiffsführer muss - ohne langes Nachdenken - wissen, woher der Wind kommt, welchen Einfluss er auf das Boot hat, wie das Ruder wirkt, wie sich das Boot in den nächsten Sekunden und Minuten bewegen wird. Er muss das Verhalten des Boots antizipieren können, um rechtzeitig - vorher - zu entscheiden und zu agieren. Kann er das nicht, so ist er als Schiffsführer nicht geeignet.

Die Vorgabe von vorzuführen Manövern - wie sie von den verordneten Checklisten erzwungen wird - diese Kontrolle der „Dressur der Kandidaten“, hat mehrere Defizite:

- Die Auswahl der Manöver ist willkürlich;
- die Beurteilung des Ergebnisses ist subjektiv;
- die Überprüfung betrifft einen Spezialfall, der keineswegs repräsentativ sein muss;
- die Überprüfung findet unter Umgebungsbedingungen statt, die von Kandidat zu Kandidat völlig unterschiedlich sein können.

Die normale - und früher auch angewandte - Praxis ist die - selbstverständlich auch subjektive - Beurteilung der Erfahrung des Kandidaten und seines „seemännischen Potentials“ im Verlauf der Prüfung aufgrund seines Verhaltens und seiner Entscheidungen an Bord.

Die jetzigen Vorgaben zielen darauf, dass vom Kandidaten einige taxativ aufgezählte Manöver, speziell im Hafen, vorgeführt werden müssen. Gerade hier geht es seemännisch eigentlich um sehr wenig. Ob dieses An- oder Ablegemanöver etwas besser oder schlechter abläuft, hat weder sicherheitstechnisch noch didaktisch oder seemännisch Bedeutung.

Sehr wohl lassen sich aber von einem erfahrenen Prüfer im Ablauf der Manöver Routine des Kandidaten und „seemännisches Potential“ beurteilen. Es wird einfach offensichtlich, ob ein Kandidat das Boot „mit Ach und Krach“ anlegt, von jeder Bootsbevewegung überrascht wird, auf potentielle Gefahren nur „reagiert“ (und oft nicht einmal das), oder ob er souverän Entscheidungen trifft, Bewegungen antizipiert, Risiken absieht, Ruder legt, bevor sich das Boot bewegt.

Es ist gerade nicht so, dass das Anlegen so besonders wichtig und heikel ist, wer ist denn schon im Hafen in Seenot geraten? Es ist vielmehr so, dass ein erfahrener Teilnehmer das Ruder beim Anlegen (Ablegen, Wenden, Halsen, ...) richtig legt, und zwar bevor das Boot ihm davonläuft. Und diese Routine - die dann im „wirklichen“ Seglerleben die schnellen, richtigen Entscheidungen ermöglicht - lässt sich bei den Manövern beobachten und beurteilen. Ein Manöver kann dann natürlich trotzdem schiefgehen; es muss aber deshalb den Kandidaten nicht disqualifizieren. Umgekehrt lassen sich Manöver im Sinne der „Prüfungsvorgabe“ quasi richtig abwickeln, obwohl der Teilnehmer in den einzelnen Phasen klar darstellt, dass er eben keine Routine, keine Erfahrung hat.

Die detailreiche, überbordende Checkliste ermöglicht gerade nicht, sich diesen wesentlichen Dingen zu widmen, noch weniger, sie dann „offiziell“ zu beurteilen. Ein Teilnehmer kann ein Boot an die Mole bringen und trotzdem nicht zum Schiffsführer geeignet sein. Diese scheinbar objektive Liste mit der Beurteilung der vorgeschriebenen Manöver ergibt dann insgesamt ein positives Ergebnis, obwohl jegliches Potential zum Schiffsführer - trotz erfolgreichen Anlegens - völlig fehlt.

Es wird empfohlen, auf diese Art der detaillierten taxativen Aufzählung zu verzichten und eine gröbere, wirklichkeitsnahe Aufzählung zu verwenden.

Vorschlag einer Lernzielliste „Praxis“, Motivation

Die praktische Prüfung soll dem Prüfer eine rasche und möglichst klare Beurteilung des Kandidaten ermöglichen: Kann der Kandidat auf sich allein gestellt ein Boot auch unter schwierigen Bedingungen unter Kontrolle halten und sicher in einen schützenden Hafen bringen?

Dabei spielen drei Bereiche eine wesentliche Rolle:

1. Kann bzw. beherrscht der Kandidat die Manöver, um das Boot in verschiedenen Situationen unter Kontrolle zu halten?
2. Kann der Kandidat sein Wissen so geeignet „an den Mann“ bringen, dass die Crew den Vorgaben entsprechend reagiert und die Anweisungen umsetzt?
3. Hat der Kandidat so viel Routine und Ruhe, dass er in der Lage ist, rasch und eindeutig die richtige Entscheidung zu treffen?

Diese Dinge spielen natürlich eng zusammen, und klar ist auch, dass ein Anfänger sich in allen Bereichen schwer tut. Das wissen die Prüfer natürlich. Aber trotzdem muss ein gewisses Niveau vorhanden sein und im Zuge der Prüfung gezeigt werden.

Es kann sein, dass die Prüfung einen gewissen „Prüfungsstress“ erzeugt; aber dieser Stress ist gering im Vergleich zu einer gefährlichen oder gar lebensbedrohenden Situation, in die ein Boot kommen kann. Deshalb müssen diese drei wesentlichen Anforderungen auch unter Prüfungsstress erfüllt werden.

Grundsätzlich ist die Prüfung so aufgebaut, dass Fragestellungen positiv behandelt werden müssen. Dies führt dann gewissermaßen zu einer Liste von „Manövern“ und Tätigkeiten, die beherrscht und - mindestens zum Teil - vorgeführt werden müssen. Einsichtig ist hier auch, dass das (mehrfache) Verfehlen der gewünschten Resultate jedenfalls nicht zu einem erfolgreichen Abschluss der Prüfung führen kann.

Andererseits sind aber auch elementare Kenntnisse und Verhaltensweisen eines Kandidaten Teil der „Überprüfung“, die zwar nicht „als ein Manöver“ definiert sind, trotzdem aber beurteilt werden müssen. In diesen Dingen kann nicht auf ein positives Ereignis „geprüft“ werden, vielmehr muss der Kandidaten durch vermeiden von Fehlern und Fehlentscheidungen, durch „richtiges“ Verhalten, quasi „ständig“ zeigen, dass er ein Boot führen kann.

Wenn hier ein Teilnehmer im Zuge des Prüfungstörns immer wieder beweist, dass er elementare Dinge der Navigation oder der Seemannschaft nicht ausreichend kennt oder beherrscht, führt dies ebenfalls zu einem negativen Gesamtergebnis.

Um welche Dinge geht es hier?

Nicht geeignet zum Bootsführer eines Segelbootes ist, wer Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Wirkung des Windes auf das Boot falsch beurteilt. Dies könnte in gewisser Analogie damit verglichen werden, dass ein

Autofahrer die Geschwindigkeit nicht einschätzen und wählen kann, dass er das Gaspedal falsch bedient, dass er die Wirkung der Bremsen falsch einschätzt.

Solche Fehler führen bei der Prüfung zu einem negativen Ergebnis; aber nicht deshalb, weil dieser „Fehler“ hier in der bestimmten Situation gerade gemacht wurde und das Manöver deshalb misslingt, sondern weil dadurch klar wird, dass es an essentiellen Dingen mangelt.

Der Prüfer hat normalerweise aufgrund von Routine und Erfahrung ein sehr gutes „Gespür“ dafür, warum gewisse Fehler passieren und Manöver nicht wie gewünscht ablaufen; und das wird ebenfalls beurteilt. Um hier wenigstens ein bisschen Transparenz zu erreichen, müssen solche „Fehler“ dann „qualifiziert“ werden, was in weiterer Folge zu einer „Liste von Fehlern“ führt, die - wiederholt oder in groben Fällen auch nur ein Mal gemacht - zum negativen Ende der Prüfung führen.

Neben dem falschen Einschätzen der Bootsgeschwindigkeit, der Stoppstrecke, der Ruderwirkung, der Wirkung von Wellen, der mangelhaften Manipulation von Leinen, von Knoten, von Beschlägen, der falschen Platzierung von Fendern, neben dem ungeschickten oder sogar unsicheren Bewegungen an Bord, ist die falsche Einschätzung der Wirkung des Windes ein ganz essentieller Mangel. Dieser Basismangel zeigt sich in mannigfacher Weise:

- (irrtümliches) Anlegen in Luv
- Verwechseln von Vor- (bzw. Heck-)Leine und Springleine beim Festmachen
- Falsches Anlaufen einer Box oder eines Muringplatzes
- Falsches Legen des Ankers
- Anluven statt abfallen (oder umgekehrt)
- Wenden statt Halsen (oder umgekehrt)
- Nach Lee auf die Boje zufahren (im Manöver „Q-Wende“)
- Patenthalse

Ein einzelner dieser Fehler wird dann zum Problem, wenn die Folgen nachhaltig sind, wenn es zu Schäden kommt. Aber auch, wenn kein Schaden passiert, ein Kandidat aber mehrfach zeigt, dass er nicht weiß, „wie der Wind geht“, dann wird die Prüfung negativ ausgehen müssen, obwohl die „Listenmanöver“ erledigt wurden.

Zu erwähnen ist noch, dass dieses „Wissen“, eigentlich „Spüren“, von durchschnittlich Begabten in einer Woche NICHT erlernbar ist.

Auch im Bereich der Navigation gibt es grobe Fehler, die das Ergebnis als negativ fixieren:

- Falsche Beurteilung der Position in riskanten Situationen, und beharren darauf
- Falsche Beurteilung von Seezeichen
- Falsche Beurteilung von Wegerechtssituationen

Die folgende Liste der Manöver und Fertigkeiten, die im Rahmen einer Prüfung üblicherweise vorzuführen sind, soll als Orientierungshilfe, als demonstrative Liste dienen. Sie ist weder verbindlich, noch lässt sich daraus ein Recht ableiten. Es handelt sich aber um Mindestanforderungen, die von jedem einzelnen Bewerber erfüllt werden müssen. Das Vorführen dieser Manöver - typisch eines Manövers aus einer Gruppe - allein führt noch nicht notwendig zum positiven Resultat. Der Prüfer entscheidet, welches der möglichen Manöver aus einem „Kapitel“ ausführen ist, mit Rücksicht auf Boot, Hafengegebenheiten, Wind, Strom, Wellen, ... oder er lässt den Teilnehmer entscheiden. Wird ein seemännisch nicht anerkanntes Manöver gewählt, und misslingt es mehrmals, so ist es negativ zu bewerten. Die Wahl eines „unüblichen“ Manövers allein disqualifiziert den Bewerber noch nicht.

Vorschlag für eine demonstrative Aufzählung von Fragestellungen in der Praxisprüfung

MANÖVER UNTER MASCHINE

Anlegen und Ablegen längsseits unter Verwendung von Hilfsleinen
Anlegen und Ablegen mit Heck zum Land, mit Anker, Muring oder Dalben
Ankern mit Buganker

SEGELN UND SEGELMANÖVER

Aufkreuzen, Segeltrimm, Steuern
Wende, Halse; Beidrehen, Beiliegen
Beurteilung der Segelgröße; Setzen, Bergen, Reffen (auch wenn es sich nicht um Rollsegel handelt)
Boje über Bord, eventuell Bergetechniken

NAVIGATION

Verwendung von Seekarten und Seebüchern; Einzeichnen der Positionen und Kurse
Führen des Logbuchs
Koppelnavigation, Bewertung der Ergebnisse
Terrestrisches Ermitteln einer beobachteten Position, samt rechtzeitiger Eintragung in die Karte
Beurteilung der Qualität der ermittelten Position
Hafeneinstellung bei Dunkelheit
Auswertung von Radarbeobachtungen zu Navigation (Entfernungsmessung, Seitenpeilung)
Erkennen von Seezeichen, Leuchtfeuern, Marken und Gebäuden an Land
Ermittlung des Wasserstands aus Tidenkalendern/Tidenkurven oder Gezeitentabelle
Verwendung von GPS

PRAKTISCHE ARBEITEN AN BORD

Richtige Bedienung von Segeln, laufendem Gut und Decksbeschlägen
Richtige Bedienung des Ankers
Richtige Bedienung des Motors; ständige Kontrollen
Umgang mit Leinen, Verwendung von Knoten; Festmachen und Liegen

SCHIFFSFÜHRUNG

Übersicht über technische Einrichtungen des Bootes, über Handbücher und sonstige Unterlagen
Übersicht über die Situation des Bootes; Vollständigkeit, Richtigkeit und Klarheit von Anweisungen
Kommunikation mit Navigator, Rudergänger und Ausguck
Verkehrs- und Ausweichregeln
Erkennen von Art und Fahrtrichtung anderer Schiffe bei Nacht, Abschätzen der Geschwindigkeit
Auswertung von Radarbeobachtungen zur Kollisionsverhütung
Verwendung von NAVTEX
Wetterbericht, Verwendung der Daten für die geplante Fahrt

Viele notwendige Wissens- und Entscheidungsbereiche lassen sich nicht in natura überprüfen und auch nicht geeignet simulieren. Hier wird ein anderer Weg gewählt: Der Kandidat muss eine Einführung in die Problematik einer bestimmten Situation geben, Lösungswege planen, die Crew einweisen und Rollen verteilen.

Typische Bereiche wären

- Schaltpaneel, Lichter
- Rettungsmittel und Notsignale
- Motor- und Antriebsanlage, Tanks, typische Störungen
- Elektrische Anlage und Batterien, typische Störungen
- Verwendung elektronischer Geräte
- Verwendung der EPIRB
- Verwendung der Rettungsflöße
- Wassertanks, Schläuche, Seeventile, Bilge; Pumpen und Einfüllstutzen
- Verwendung von Gas, Kochern
- Verhalten bei Nacht und starkem Seegang
- Vermeidung von Unfällen an Bord
- Absetzen eines Notrufes
- POB, Bergung der verunfallten Person
- Verhalten in Notfällen (Bruch des Riggs, Ruderbruch und Wassereinbruch)
- Verhalten im Brandfall
- Verhalten im Falle „Schiff verlassen“

Anlage 7 Lernzielkatalog

Im

§ 23. Prüfungsbericht , Ziffer (2) wird bestimmt

(2) Prüferinnen und Prüfer haben sich bei der Auswahl ihrer Prüfungsfragen und Aufgabenstellungen am Lernzielkatalog gemäß Anlage 7, den Anforderungen gemäß Anlagen 10 und 11 sowie den Prüfungsprotokollen mit Mindestinhalt nach dem Muster gemäß Anlage 12 zu orientieren. Diesen nicht zuordenbare, für die Bewerberin bzw. den Bewerber bei voraussetzender Kenntnis des Lernzielkatalogs überraschende Prüfungsfragen und Aufgabenstellungen sind zu vermeiden.

In Anlage 7 wird ein „taxativer“ Lernzielkatalog vorgelegt, über den hinaus keine Aufgaben gestellt werden sollen, womit also eine Art „Stoffbeschränkung“ formuliert wird, um den Prüfungskandidaten nicht zu „überraschen“. Er soll den Stoffumfang beschreiben und damit auch zur Vereinheitlichung des Prüfungsniveaus beitragen. Dieser Versuch ist sehr begrüßenswert; allerdings werden an einen solchen Lernzielkatalog hohe Ansprüche zu stellen sein, damit einerseits das gewünschte Ziel der ausreichenden Stoffbeschreibung erreicht wird, andererseits der Stoff nicht unangemessen reduziert wird. Es gibt aber noch einen weiteren wesentlichen Aspekt: Ein solcher Lernzielkatalog darf eine einseitige Manipulation der Prüfungsaufgaben - sei es durch ausufernde Anforderungen oder auch durch Reduktion auf triviale Sachverhalte - nicht unterstützen. Bei dem in Anlage 7 vorgelegten Lernzielkatalog steht zu befürchten, dass er wesentliche Anforderungen nicht erfüllt.

Die Idee, in gewissen Fachfragen zwischen einem notwendigen Basiswissen - in einem niedrigeren Fahrtbereich - und einem erweiterten Wissen - in einem höheren Fahrtbereich - zu unterscheiden, ist richtig und naheliegend; dies entspricht ja gerade auch der Unterscheidung der Fahrtbereiche, mit im Prinzip gleichen, allerdings in Bedeutung und Intensität sich steigernden Aufgabenstellungen. Dies wird im Lernzielkatalog durch die Kennzeichnung „B“ (Basis) und „E“ (erweitert) nahegelegt. Die Struktur dürfte so zu deuten sein, dass ein Kennzeichen „B“ in der Spalte eines Fahrtbereichs dieselben Kenntnisse auch in den höheren Fahrtbereichen bedingt, sofern dies nicht mit dem Zeichen „E“ erweitert wird, und dass das Zeichen „E“ auch für die jeweils höheren Fahrtbereiche gilt. Es ist vollkommen natürlich und einleuchtend, dass ein Schiffsführer im Fahrtbereich 4 alle Kenntnisse und Befähigungen haben muss, die auch im Fahrtbereich 1 vorausgesetzt werden.

Diese Logik ist aber nicht in allen Fällen durchgezogen, zum Teil wiederholen sich dieselben Kennzeichen in den Spalten. Der Grund dürfte darin liegen, dass der Lernzielkatalog zwei Aufgaben erfüllen soll, die eng miteinander verknüpft, aber doch wesentlich verschieden sind, und die durch ihre Vermischung den Katalog für beide unbrauchbar machen: Erstens soll eine Stoffumfangsbeschreibung gegeben werden, die einerseits den Kandidaten vor „Überraschungen“ schützen soll, eine „Einschränkung“, und andererseits die Ausbildungsstätten veranlassen, alle im Katalog aufgeführten Kapitel in den Lehrumfang zu integrieren, ein Schutz vor unzulässiger Reduktion. Zweitens aber wird der Katalog verwendet, um den Prüfungsorganisationen rezeptartig vorzuschreiben, welche Kapitel in welchem Fahrtbereich abzufragen sind - übertrieben detailliert in der Anlage 10, Anforderungen an die theoretische Prüfung. Ein modularer Aufbau liegt nahe, weshalb sich die Anforderung von Fahrtbereich zu Fahrtbereich erhöhen und damit vernünftigerweise Erweiterungsprüfungen ermöglichen. Allerdings betrifft der weit überwiegende Großteil aller Fragestellungen den Fahrtbereich 2, sodass für die Erweiterungsprüfungen FB3 und FB4 kaum Themen übrig bleiben, wenn die Abfrage von bereits im FB2 angerissenen Themenkreisen ausdrücklich ausgeschlossen wird; und diese Problematik zeigt sich bei der Erweiterung von FB2 auf FB3 ganz deutlich. Nun soll dem mit der Unterscheidung zwischen „B“ und „E“ abgeholfen werden, ohne dass der Unterschied definiert wird - weil es in der in diese Struktur passende Detaillierung einfach nicht möglich ist. Hier offenbart sich die eine große Schwäche dieses Lernzielkatalogs: Die Entscheidung, was „erweitert“ zu wissen ist, liegt in der Hand der Prüfungsorganisationen, nicht einmal in der Hand der Prüfer, was eigentlich im Sinne der Verordnung wäre. Und der „Überraschungsschutz“ der Prüfungsteilnehmer ist damit hinfällig.

Außerdem finden sich Unterscheidungen, die schwer nachvollziehbar sind. Was ist der Unterschied zwischen Basiswissen und „erweitertem“ Wissen bei

- Reihenfolge der Leinenübergabe abhängig von der Windeinfallrichtung
- Rolle der Rumpfgeschwindigkeit beim Schleppen

- Logbuchführung
- Aufschießen von Leinen, Bunsch
- Techn. Einheiten: Spannung, Stromstärke, Leistung
- Umwandlung Handpeilkompasspeilung in rechtweisende Peilung
- Querab – Passierabstand
- Radar-Abstandsmessungen
- Verwendung von Tiefenlinien als Standlinie
- Mast-Rollgroßsegel setzen und bergen?

Ein Mangel des Lernzielkatalogs besteht darin, dass bestimmte Aufgabenstellungen, die - aus welchen Gründen immer - von den Autoren nicht als notwendig oder als zu kompliziert erachtet werden, und die aufgrund ihrer elementaren Bedeutung in Navigation und Seemannschaft nicht einfach fallen gelassen wurden, einfach in einen höheren Fahrtbereich verschoben wurden, wo sie aufgrund ihrer Besonderheiten nicht eingesetzt werden können. Diese Problematik betrifft mehrfach die Gezeitennavigation und die Verwendung von Radar. Aufgaben wie

- Schleusen: Leinenbedienung
- Jachtgebräuche
- Strominformationen / Stromatlanten
- Ermittlung Strom aus Tabellenwerken und Seekarten
- Ermittlung Hoch- und Niedrigwasserzeiten mit Gezeiten-Tafelwerken
- Seitenpeilungen mit Radar
- Radar-Abstandsmessungen
- Terrestrische Höhenwinkelmessungen
- Doppelpeilung, 4-Strich-Peilung
- Differential GPS

gehören einfach in den Fahrtbereich 2.

Die

- Ermittlung Wasserstände zu beliebigen Zeitpunkten

findet sich hingegen - angemessen - im Fahrtbereich 2.

Auch der Punkt

- Notfallrolle

gehört, wenn nicht schon in den Fahrtbereich 2, so doch jedenfalls in den Fahrtbereich 3.

Der Punkt

- Windsterne

gehört aber wohl eher in den Fahrtbereich 4.

Der zweite wesentliche Mangel des Lernzielkatalogs - aller üblichen Lernzielkataloge - besteht darin, dass manche, oft völlig triviale Aufgabenstellungen in einem übertriebenen Detaillierungsgrad aufgezählt werden, andere, komplexe Bereiche mit einem oder wenigen Schlagwörtern gestreift. Nicht nur entsteht beim Laien ein völlig falscher Eindruck von der Bedeutung der einzelnen Aufgaben und Bereiche, auch der „Überraschungsschutz“ ist damit völlig ausgehebelt. Diese Problematik - die im übrigen seit Jahrzehnten bekannt ist und bei anerkannten Ausbildungsstätten zu einer völlig anderen Herangehensweise geführt hat - disqualifiziert den Lernzielkatalog: weder schützt er den Prüfungskandidaten vor Überraschungen, noch führt er zu der gewünschten Vereinheitlichung von Ausbildungs- und Prüfungsniveau. Obwohl die Problematik seit vielen Jahren von verschiedenen Seiten immer wieder aufgezeigt wurde, wird an diesem untauglichen System stur festgehalten.

Die Kritik am Lernzielkatalog, der im Vergleich zu den Vorvarianten positiv weiterentwickelt wurde, richtet sich jetzt nicht gegen die bemühten Verfasser, sondern gegen die Art der Verwendung. Es ist unmöglich, einen

Lernzielkatalog so zu detaillieren, dass die oben formulierten Anforderungen erfüllt werden. Obwohl dies offensichtlich ist, zumindest für im Prüfungswesen langjährig Tätige, sollen Beispiele dargestellt werden.

Im Kapitel C. *Navigation* sind über 100 Zeilen angeführt. Dem gegenüber steht das Kapitel

A. *Theorie Allgemein*, gemeint sind Seemannschaft, Jachtführung, Jachtbedienung mit etwas mehr als 50 Zeilen. Dies ist nicht der Tatsache geschuldet, dass Navigation wichtiger wäre als Seemannschaft - das Gegenteil ist der Fall - sondern es liegt daran, dass sich in relativ „kompakten“ Unterkapiteln der Navigation ganz einfach Fragen stellen, eindeutige Antworten finden lassen, und dass zudem eindeutige, weitverbreitete Bezeichnungen dafür bekannt sind. Im Bereich Seemannschaft ist das anders. Die einzelnen Aufgaben sind eben nicht in dem Detaillierungsgrad definiert, oder, falls doch, sind die Bezeichnungen oft nicht eindeutig oder nicht bekannt. Obwohl hier „Atome“ angeführt sind,

- | | | | |
|----|----|-----|---|
| A. | 2. | 6. | Reihenfolge der Leinenübergabe abhängig von der Windeinfallrichtung |
| A. | 2. | 8. | Einsatz eines Bugstrahlruders |
| A. | 3. | 4. | Befestigung der Kette im Ankerkasten |
| A. | 3. | 11. | Wahl der Kettenlänge Reitgewicht |
| A. | 3. | 14. | Seeanker, Treibanker |
| A. | 6. | 2. | Aufschließen von Leinen, Bunsch |
| A. | 6. | 5. | Auswirkungen von Knoten auf die Bruchlast |
| A. | 6. | 11. | Kenntnis Augspieß, Anwendung, Bruchlast |
| A. | 6. | 12. | Kenntnis Behelfstakling, genähter Takling, Kurzspieß |

bleibt die Anzahl der Zeilen im Kapitel A. weiter unter dem Kapitel C. Noch fragwürdiger wird die Sache beim Vergleich der einzelnen Zeilen: Die „Befestigung der Kette im Ankerkasten“ steht in der Hierarchie auf derselben Ebene wie

- | | | | |
|----|----|-----|---|
| A. | 4. | 4. | Rechte, Pflichten (der Schiffsführung?) |
| A. | 4. | 10. | Check der sicherheitsrelevanten und nautischen Ausrüstung |
| A. | 4. | 11. | Vorbereitung der Jacht für einen Törn, Ausrüstung |
| A. | 4. | 12. | Planung von Langfahrten |

die Kapitelüberschriften von umfangreichen, essentiellen Bereichen der Seemannschaft und Schiffsführung sind. Dass hier das System falsch gewählt ist zeigt sich auch in Zeilen, die „Sammlungen“ von Anforderungen enthalten, offenbar „kleine Kapitel“, für die keine einheitlichen Bezeichnungen gefunden wurden oder wo aufgrund von vorhandenem Fachwissen Einschränkungen oder Erweiterungen definiert werden:

- | | | | |
|----|----|-----|--|
| A. | 1. | 3. | Beachten von Sicherheitsaspekten bei Manövern, Leinen im Propeller, sicher übersteigen |
| A. | 2. | 11. | Bootsverhalten und Trimmen des Bootes bei unterschiedlichen Seegang- und Windbedingungen unter Motorantrieb (Winkel zum Seegang, Geschwindigkeitswahl, Stützbesegelung Trimmklappen bzw. Winkel der Antriebswelle) |
| A. | 6. | 9. | Belegen auf Klampen, Achterknoten, Kreuzknoten, Webeleinstek, Stopperstek, einfacher und doppelter Schotstek, Palstek, 1 ½ Rundtörns mit halben Schlägen |

Diese Problematik zieht sich durch den gesamten Katalog. Ein besonders bezeichnendes Beispiel sei noch angeführt: Das Atom

- | | | | |
|----|----|----|-------------------------|
| C. | 6. | 7. | Radar-Abstandsmessungen |
|----|----|----|-------------------------|

steht hierarchisch auf derselben Ebene wie die umfangreichen und aufwendigen Teilkapitel

- | | | | |
|----|----|-----|---|
| C. | 5. | 17. | Ermittlung Wasserstände zu beliebigen Zeitpunkten |
| C. | 5. | 9. | Ermittlung Strom aus Tabellenwerken und Seekarten |

Als Besonderheit dieses Lernzielkatalogs ist noch anzusehen, dass es eine Abteilung „Gezeitennavigation“ nicht gibt. Es wird sich wohl kein Navigationslehrbuch finden, in dem ein solches Kapitel fehlt. Vergessen werden kann es nicht; hier steckt Strategie dahinter.

Ein Beispiel einer lächerlichen und kontraproduktiven Bevormundung sei noch angeführt. Unter der Kapitelüberschrift „Betonnung“ wird gelistet:

- | | | | |
|----|----|----|---|
| C. | 9. | | Betonnung |
| C. | 9. | 1. | Betonnungsregionen A und B |
| C. | 9. | 2. | Laterale Zeichen |
| C. | 9. | 3. | Kardinale Zeichen, Einzelgefahreneichen |
| C. | 9. | 4. | Sonderzeichen |

Dieses (Unter-)Kapitel C. 9. stellt die Problematik der praxisfremden Überdetaillierung eindrucksvoll dar. Damit der Kandidat nicht überrascht wird, dürfen keine Fragen nach Fahrwassermitten gestellt werden. Darf bei der praktischen Prüfung dann ein Hafen mit Ansteuerungstonne nicht angelaufen werden? Warum finden sich „laterale Zeichen“ in einer eigenen Zeile, „kardinale Zeichen“ und „Einzelgefahren“ werden zusammengefasst, „Fahrwassermitten“ werden weggelassen?

Warum wird dieses kleine, simple, völlig klar definierte Unterkapitel dermaßen ausgewalzt? Unterstellen die Autoren, dass Ausbildungsstätten und Prüfer das Heftchen der IALA nicht kennen (und kennen sie selbst die Fahrwassermitten nicht)? Wohl kaum. Soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die Kenntnis der einzelnen Tonnen (hier mit Ausnahme der Fahrwassermitten) Lehr- und Prüfungsstoff ist? Falls ja, dann müssten aus Gründen von Konsistenz und Homogenität unter dem Kapitel D.1.2. statt

- D. 1. 2. Kollisionsverhütungsregeln (COLREG, KVR)
- D. 1. 3. Gültigkeitsbereiche der KVR
- D. 1. 4. Kenntnis aller Inhalte der KVR (ohne Annexe)

die Regeln R1 bis R38 in einzelnen Zeilen angeführt sein. Nebenbei sei noch bemerkt, dass D.1.3. als Regel R1 in D.1.4. enthalten und hier somit fehl am Platz ist.

Der guten Ordnung halber stelle ich noch fest, dass die hier angeführte Kritik Struktur, Systematik und Verwendung des Katalogs betrifft, nicht aber technische Einzelheiten, die vom Umfang her die Stellungnahme aufblähen würden, an dieser Stelle vermutlich aber auch an die falsche Adresse gerichtet wären.

Zu den Kartenarbeiten

Zu der Gezeitenarbeit FB2 ist anzumerken, dass bei der Verwendung von Tidenkurven eine Ermittlung des Alters der Gezeit nach Mondphasen nicht notwendig, meist mangels der Gezeitengrundwerte gar nicht möglich ist.

Zur Kartenarbeit FB 3 verweise ich auf meinen Kommentar zu Anlage 10, Anforderungen an die theoretische Prüfung. Eine Zusammenfassung aller Aufgaben in einem zusammenhängenden Beispieltörn ist weder sinnvoll noch bringt sie Vorteile gegenüber modularem Aufbau.

Absurd ist die Listung der Aufgaben in der Gezeitenarbeit. Es werden 5 Gezeitenaufgaben vorgeschrieben, die „zur Gänze einzufließen haben“. Damit rückt die Lösung der Aufgabe 5

5 Ermittlung von Stromstärke und Stromrichtung zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem Strompunkt der Seekarte

auf dasselbe Niveau wie beispielsweise

Kartenarbeit

- 4 Radarseitenpeilung
- 5 Radardistanzmessung
- 9 Sektorengrenze als Standlinie

Gezeitenarbeit

- 1 Ermittlung Alter der Gezeit nach Mondphasenkalender und Springverspätung
- 2 Ermittlung Hoch- und Niedrigwasserzeiten im Anschlussort mit Gezeitentafeln
- 3 Ermittlung Hoch- und Niedrigwasserhöhen im Anschlussort mit Gezeitentafeln

Die Aufgabe

- 5 Radardistanzmessung

besteht darin, die Distanz abzulesen, unberichtigt in die Karte einzuzeichnen. Falls die Karte vorhanden und richtig aufgeschlagen ist, beträgt der Aufwand ca. 20 Sekunden. Im Unterricht dauert die Erklärung der Verwendung von Radardistanzen vielleicht 5 Minuten.

Dem steht die Aufgabe

5 Ermittlung von Stromstärke und Stromrichtung zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem Strompunkt der Seekarte

gegenüber, die aus folgenden Schritten besteht und in der Prüfung mindestens 20 Minuten erfordert, im Unterricht eine Vortragsdauer von 4 bis 5 Stunden:

- 1) Ermittlung des Bezugsort aus der Seekarte oder dem Stromatlas
- 2) Eventuell Berichtigung der Zonenzeit um die Sommerzeit
- 3) Ermittlung der Zeitpunkte und Höhen des vorhergehenden HW bzw. NW und des folgenden NW bzw. HW für den Bezugsort aus den Gezeitentafeln

3 0059 1.9 W 1323 1.4 1850 12.1	18 0141 2.0 TH 1401 2.0 O 1924 11.7	3 0209 1.1 SA 1432 1.0 1953 12.7	18 0223 2.4 SU 1438 2.5 2007 11.3	3 0244 1.0 M 1506 1.2 2029 12.7	18 0239 2.4 TU 1453 2.6 2024 11.3	3 0409 0.9 TH 1623 1.3 2144 12.6	18 0332 1.9 F 1546 2.1 2111 11.7
--	--	---	--	--	--	---	---

Zeiten von Hoch- bzw. Niedrigwasser am Bezugsort

Minimale (Niedrigwasser) bzw. maximale (Hochwasser) Höhe des Wasserstandes über Kartennull

Abbildung 1: Ermittlung von Zeit und Höhen von Hochwasser und Niedrigwasser aus Gezeitentafeln

- 4) Skalierung der Dauer zwischen dem vorhergehenden HW bzw. NW und dem folgenden NW bzw. HW auf die 6,5 genormten Stunden

$$\Delta t = \frac{t_{HW,NW} - t_{NW,HW}}{6,5 \text{ Stunden}}$$

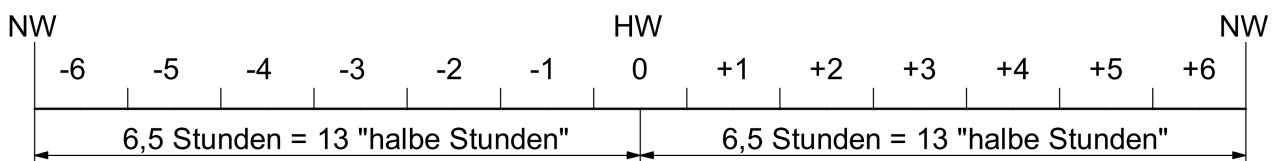


Abbildung 2: Einteilung des Gezeitengangs zwischen zwei Niedrigwasser in 13 "halbe Stunden"

- 5) Ermittlung der skalierten Stunde, in dem sich der gesuchte Zeitpunkt t* befindet

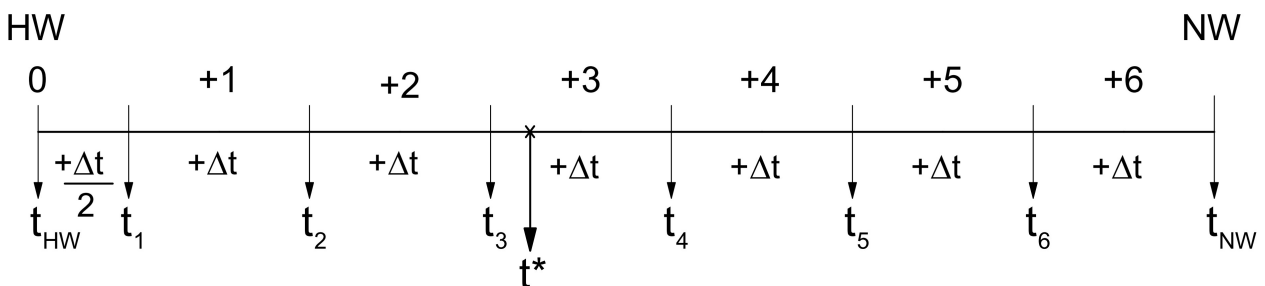


Abbildung 3: Beispielhafte Darstellung der gesuchten Zeit t* im skalierten Schema

- 6) Ermittlung der Mean Ranges (Stützstellen) aus den Gezeitentafeln

Durchschnittliche Höhen des Wassers über Kartennull am Bezugsort	MHWS	MLWN
	MHWN	MLWS
	12.2	9.3
	4.2	1.5

Abbildung 4: Mittlere Gezeitenhöhen in den Gezeitentafeln

Mean Range Springs = MHWS - MLWS = TH₂

Mean Range Neaps = MHWN - MLWN = TH₁

7) Ermittlung des tatsächlichen Tidenhubs zwischen dem vorhergehenden HW bzw. NW und dem folgenden NW bzw. HW

$$TH^* = h_{HW,NW} - h_{NW,HW}$$

8) Ermittlung von Stromrichtung und beider Stützstellen der Stromgeschwindigkeit für den gesuchten Zeitpunkt t^* aus den Diamond Tables oder einem Stromatlas

Tidal streams referred to HW at STANDARD PORT						
	A 45°08'15 N 13°05'57 E		B 44°51'34 N 13°35'41 E			
-6	075	0.8	0.4	236	2.8	1.2
-5	080	1.6	1.0	220	2.1	0.9
-4	080	2.0	1.1	160	1.2	0.6
-3	090	2.0	1.2	050	2.1	1.0
-2	095	1.6	1.0	055	2.9	1.3
-1	100	0.8	0.5	060	3.3	1.4
0	260	0.6	0.3	060	3.0	1.3
+1	265	1.8	1.3	060	2.4	1.1
+2	270	2.2	1.3	050	0.4	0.1
+3	265	2.2	1.4	270	2.1	0.9
+4	270	2.0	1.2	244	2.7	1.2
+5	280	1.4	0.9	240	3.0	1.3
+6	060	0.8	0.4	236	3.0	1.3

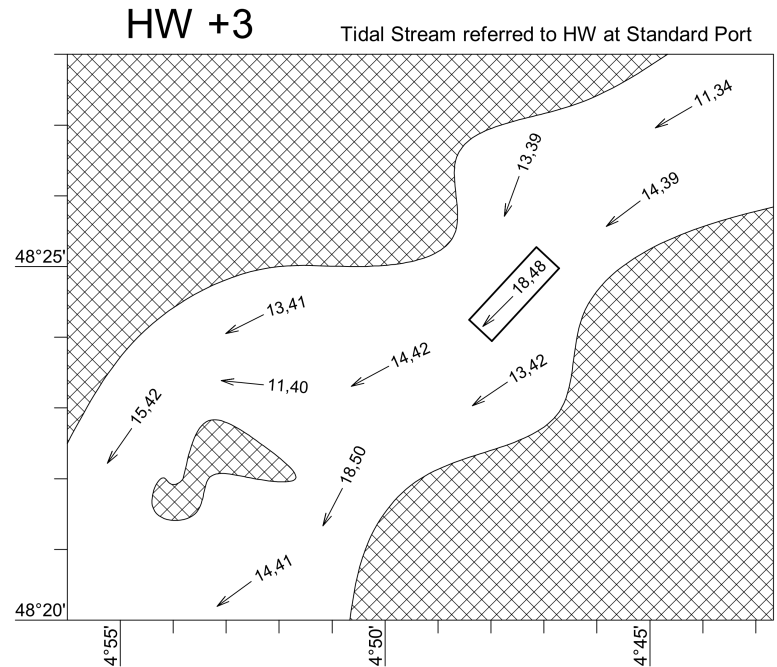


Abbildung 5: Beispielhafte Ermittlung der Stützstellenströme in Diamond Tables (links) und in einem Stromatlas (rechts)}

9) Rechnerische oder grafische Inter- oder Extrapolation der Stromgeschwindigkeit v^* mithilfe der beiden Stützstellen der Mean Ranges (Indizes 1 und 2) für den tatsächlichen Tidenhub TH^*

$$v^* = (v_2 - v_1) \frac{TH^* - TH_1}{TH_2 - TH_1} + v_1$$

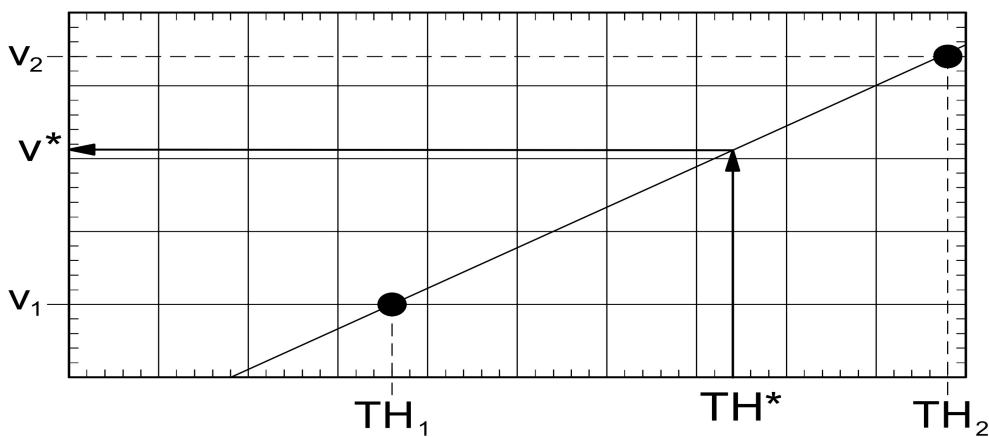


Abbildung 6: Beispielhafte grafische Lösung zur Ermittlung der Stromgeschwindigkeit

Unter den Kapitelüberschriften ist der Lernzielkatalog eine Sammlung von Schlagwörtern, die hierarchisch auf derselben Ebene stehen, die aber

- einen konkreten Sachverhalt bedeuten können
- eine Sammlung von einigen „verwendeten“ Begriffen sein können
- eine Überschrift zu einem umfangreichen Fach- und damit Lehrkapitel darstellen

Dieser vollkommen inhomogene Detaillierungsgrad macht ihn untauglich.

Er ist nicht geeignet, „Überraschungen“ bei den Kandidaten zu verhindern; hinter manchen der „Überschriften“ stecken umfangreiche Aufgabengebiete, die abgefragt werden können, oder eben auch nicht.

Er ist nicht geeignet, das Prüfungsniveau zu vereinheitlichen, da viele Schlagwörter Kapitelüberschriften recht umfangreicher Fach- und Lehrbereiche sind. Die Formulierung von Fragen aus diesen Kapiteln obliegt aber wiederum den Prüfungsorganisationen, die dann in einem ihnen genehmen Sinn Fragestellungen auswählen.

Durch den völlig inkonsistenten Aufbau der Hierarchien öffnet er völlig verschiedenen Lesarten Tür und Tor und ist damit geeignet, Prüfungsaufgaben zu reduzieren und zu simplifizieren. Wie die bisherige Praxis gezeigt hat, ist der Lernzielkatalog eher geeignet, das Prüfungswesen zu verflachen und Ungleichheit zu fördern, als einen einheitlichen und technisch sinnvollen Standard herzustellen. Insgesamt ist ein Lernzielkatalog notwendig, allerdings in anderer Verwendung. Der vorliegende Katalog kann als notwendiges Bemühen mit untauglichem Ergebnis betrachtet werden.

Ein „Schutz vor Überraschungen“ kann nur durch einen veröffentlichten taxativen Fragenkatalog, durch Veröffentlichung sämtlicher Kartenaufgaben gewährleistet werden.

Zusammenfassung

Die vorgeschlagene Jachtverordnung bringt gegenüber der JachtPrO 2015 einige wesentliche Änderungen, die zum Teil unakzeptable Reduktionen im Ausbildungsstand zur Folge haben werden. Die Tendenz zur Vereinfachung, sowohl in der Administration als auch im Inhalt ist grundsätzlich zu begrüßen.

Der Umfang des in der Seeschiffverkehrsverordnung definierten Fahrtbereichs 2 wird in den Ausbildungszielen unangemessen eingeschränkt. Es wäre notwendig, den Betroffenen klar zu sagen, dass der Prüfungsumfang unter dem Titel Fahrtbereich 2 nur Küstennavigation in Nicht-Tidengewässern umfasst, dass die Bezeichnung Befähigungsausweis für Fahrtbereich 2 demgemäß irreführend ist. De facto handelt es sich um einen „Adria-Schein“.

Ein wesentlicher Punkt ist die wechselweise Nutzung von Erfahrungsnachweisen auf Segelbooten und auf Motorbooten, eine Problematik, die aus kommerziellen Gründen seit 30 Jahren heftig diskutiert wird. Dazu schlage ich vor, die Nachweise als gleichwertig anzusehen, damit den Text zu verschlanken, die Administration zu vereinfachen und die Diskussionen zu beenden. Prüfungen für Segelscheine müssen allerdings auf Segelbooten durchgeführt werden.

Das Streichen von Langfahrterfahrung in den Fahrtbereichen FB3 und FB4 ist nicht akzeptabel, insbesondere im FB3, wo die praktische Erfahrung die praktische Prüfung ersetzen soll.

Es ist nicht naheliegend, dass Prüfer in höheren Fahrtbereichen gleich wenig Erfahrung nachweisen müssen wie Prüfer im FB 2. Diese Regelung ist abzulehnen. Prüfer in den höheren Fahrtbereichen müssen außerdem umfangreiche Langfahrterfahrung haben.

Die übertrieben detaillierte Praxis-Checkliste ist ungeeignet und sollte durch eine demonstrative Aufzählung von notwendigen Manövern ersetzt werden.

Der Lernzielkatalog ist fehlerhaft. Die an ihn gestellten Forderungen „Überraschungsschutz“ und „Vereinheitlichung der Prüfungsstandards“ kann er aber aus systematischen Gründen nicht erfüllen, auch dann nicht, wenn die fehlerhaften Passagen korrigiert würden.

Die Vorschriften für die Kartenarbeit FB3 sind prohibitiv. Es wäre auch in diesem Fahrtbereich eine modulare Erweiterung zur Kartenarbeit FB2 anzustreben. Wünschenswert wären einzelne Teilprüfungsaufgaben, jeweils Karte und Fragen per Fahrtbereich, die entkoppelt, für sich allein und in beliebiger Reihenfolge erfüllt werden können, um dann nach positiver Erledigung zusammen als Theorieprüfung für den entsprechenden Fahrtbereich zu gelten.

Die übertriebene und praxisferne Detaillierung der Prüfungsvorgaben, gepaart mit der Absenz einer Qualifikationsüberprüfung von Prüfern bei geradezu lächerlichen Praxisanforderungen lässt vermuten, dass die Gruppe der ehrenamtlichen Prüfer in eine Truppe von gleichgeschalteten, kompetenzlosen Prüfungsadministratoren umgewandelt werden soll.

Graz, 29.9.2019

Dipl.-Ing. Bernhard Kotnig

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Bootssport, Küsten- und Seeschiffahrt