

Kommentare zur JachtPrO 2015,

23.1.2018, Bernhard Kotnig

zusammengestellt im Zuge der „Online-Diskussion“ im Jänner 2018. Diese Zusammenstellung enthält auch Auszüge aus Schriften, Briefen und Vorträgen mit Bezug auf Ausbildung und Prüfungswesen, die ich in den letzten Jahren verschiedenen Behörden, Verbänden, Zeitschriften übermittelt habe. Die geschilderten Sachverhalte stellen meine persönliche Meinung dar; sie sind mit der WSVO, die mich zur „Diskussion“ nominiert hat, nicht abgesprochen oder in irgendeiner Form gesteuert oder beeinflusst.

v1

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 bestandenen

.....

(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 Berechtigten 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 Jachten 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 Anerkennung 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 Polarisation: 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 Missstand 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 ist abzusehen, dass reine Textänderungen, „kosmetische“ Anpassungen im derzeit ungeeigneten System keine Verbesserung der Gesamtproblematik erzielen werden. Diese „Online-Diskussion“ ist zu einer Behebung der Probleme schon deshalb nicht geeignet, weil kleinliche Wortklaubereien an begrenzten Textstellen den Blick auf die Gesamtproblematik erschweren oder sogar verhindern.

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 ein wesentliches Ziel der JachtPrO, 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.

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 Mindestanforderungen 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 derzeit in der JachtPrO dargestellt wird, hat keinen Bezug zu nautischer oder seemännischer Realität; es handelt 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 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 JachtPrO eine „Erweiterung“ von FB2 auf FB3 ohne weitere praktische Beurteilung möglich sein soll, 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.

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 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 sich das Boot in den nächsten Sekunden und Minuten bewegen wird. Es muss das Verhalten des Boots antizipieren können, um rechtzeitig - vorher - zu entscheiden und zu agieren. Kann er das nicht, so ist er als Schiffsführer - zumindest im FB3 - nicht geeignet.

Die Vorgabe von vorzuführenden 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 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.

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 Bootsbewegung 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 wahnsinnig 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 ganz rasch richtige Entscheidungen ermöglicht - lässt 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. Eine Einteilung in „leichte“ und „schwere“ Fehler ist in den meisten Fällen objektiv nicht möglich; sie bringt keinerlei Vorteile und sie erschwert den Prüfungsvorgang erheblich.

Und es entsteht ein weiteres Problem: Ein Teilnehmer kann ein Boot an die Mole bringen und trotzdem nicht zum Schiffsführer geeignet sein. Mit der Liste ist hier die korrekte Beurteilung zwar möglich, aber unter Umständen von erheblichen Schwierigkeiten begleitet.

Schlussfolgerung

Die derzeitige „Online“-Diskussion ist nicht geeignet, konkrete Vorschläge zur Behebung der hauptsächlichen Systemmängel einzubringen - die konkrete Detailarbeit an Textstellen ermöglicht nur kosmetische Änderungen, die prinzipielle Probleme nicht einmal tangieren.

Eine „Diskussion“ der Details innerhalb der Textstellen kann zu dem Schluss führen, dass die Teilnehmer der Diskussion mit der grundsätzlichen Struktur einverstanden sind. Dies möchte ich für mich explizit ausschließen.

Vorab müssen hier einige grundsätzliche Feststellungen 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, was dann vom Gesetzgeber auch unterstützt wurde. Da der Gesetzgeber ausdrücklich auf eine Kontrolle der technischen Inhalte verzichtet und im „Motivationstext“ argumentiert

..., kann angenommen werden, dass sie [Anm.: gemeint sind die Prüfungsorganisationen] sich der Verantwortung gegenüber Bewerberinnen und Bewerbern, die sich ihnen zwecks Überprüfung ihrer Kenntnisse und Fähigkeiten für die Ausübung gefahrgeneigter Aktivitäten anvertrauen, bewusst sind und dies bei ihrer Tätigkeit durch gebotene Sorgfalt zum Ausdruck bringen.

kann nur geschlossen werden:

Wenn die gebotene Sorgfalt darin besteht, die Gezeitennavigation aus der dem Bereich der Küstennavigation zu streichen, so kann dies nur unter der Voraussetzung geschehen, dass der zu erreichende Ausweis NICHT zum Befahren von Gezeitengewässern berechtigt. Es handelt sich also um einen Führerschein zum Befahren von „Nicht-Gezeiten“-Gewässern wie Mittelmeer und Ostsee. Dies wäre den Bewerberinnen und Bewerbern deutlich mitzuteilen.

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 beziehen.

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

Gestaltung der Nachweise praktischer Erfahrung

Es ist unbestritten, dass praktische Erfahrung in allen seemännischen Bereichen die wesentliche Basis zum Treffen rascher und richtiger Entscheidungen ist, mehr vielleicht als in allen anderen Disziplinen. Deshalb ist - geeignete - Erfahrung sehr wertvoll; es kann darauf nicht verzichtet werden. Ein Nachweis einer solchen Erfahrung ist nur durch tagebuchartige Aufzeichnungen möglich, die so geführt sind, dass der wesentliche Verlauf der Reise, inklusive Wetter, navigatorischer und technischer Besonderheiten und Vorfälle, Tätigkeiten an Bord klar und eindeutig entnehmbar sind.

Die derzeitige Definition der Art und Weise der Aufzeichnungserfordernisse

§ 8. (8) Als logbuchähnliche Aufzeichnungen gemäß Abs.1 gelten Aufzeichnungen mit folgenden Mindestinhalten:

entspricht sehr gut allen seemännischen Anforderungen und ist deshalb unbedingt beizubehalten. Dazu stelle ich noch fest, „logbuchähnliche Aufzeichnungen“ auch in elektronischer Form möglich, heute sogar weit verbreitet sind. Reiseaufzeichnungen werden, meist in sehr genauer Form, von Navigations-Programmen, auch von Routing-Programmen geführt. Detaillierte „Plots“ der Reisebewegung, aber auch Listen, Dateien von Tabellenkalkulationsprogrammen (ähnlich „Excel“ des Herstellers Microsoft) sind „logbuchähnliche“ Aufzeichnungen, sofern sie alle oben geforderten Kriterien erfüllen und in (optisch oder EDV-technisch) lesbarer Form vorliegen.

Im Falle solche Unterlagen nicht vorliegen, könnte im Fahrtbereich 2 mit einem Fahrtnachweis, einer vereinfachten Reiseliste - pro Tag 2 Zeilen, Datum und Position zu Mittag und um Mitternacht, zurückgelegte Meilen (aufsummiert), dazu die Aufzeichnung an diesem Tag besuchter Häfen, Buchten, ... - das Auslangen gefunden werden; ein solcher Nachweis muss allerdings in einem Gespräch mit einem routinierten Prüfer (mit entsprechender Revierkenntnis) hinterfragt werden.

In Fahrtbereich 3 (und FB 4) kann auf die Kopie eines vernünftig geführten Logbuchs (bzw. logbuchähnlicher Aufzeichnungen) nicht verzichtet werden; hier ist aber auch dem Teilnehmer zuzumuten, dass er entsprechende Unterlagen vorlegt. Die Entscheidung zum FB3 (und FB 4) wird ja nicht von heute auf morgen getroffen, und bei ernsthafter Beschäftigung mit der Materie ist klar, dass die Reisen dokumentiert werden müssen, wenn sie als „Erfahrung“ zählen sollen.

Die allgemeine Befürchtung, dass hier unwahre Berichte und Nachweise vorgelegt werden könnten, hat ihren Ursprung darin, dass in der Vergangenheit solche Fälle bekannt geworden sind. Dieses Problem ist sehr alt.

Im Zuge meiner Tätigkeit als Prüfungsreferent des damaligen Motorboot-Sportverbands für Österreich habe ich Ende 1994 die erste umfassende Prüfungsordnung (damals „Prüfungs- und Führerschein-Statut“, „PFS 94“) im Bereich Sportbootfahrt in Österreich erarbeitet und sie dann der Obersten Schifffahrtsbehörde zur Genehmigung vorgelegt. Die Art der Nachweise war damals im Formular FSRFRM23 definiert:

Als Nachweis über die praktische Erfahrung können ein persönliches Logbuch, ein Schiffslogbuch, detaillierte Seemeilenbestätigungen, sofern sie von anerkannten Institutionen ausgestellt sind, samt eidesstattlichen Erklärungen des Prüfungsanwärters dienen.

Diese Bestimmung hat ihre Zwecke recht gut erfüllt, deshalb ist mein aktueller Vorschlag, in der JachtPrO ähnlich zu fordern.

Grundunterlagen:

im Fahrtbereich 2 mindestens die oben spezifizierte „Reiseliste“;

in den Fahrtbereichen 3 und 4 Kopien logbuchähnlicher Aufzeichnungen.

Die „logbuchähnlichen Aufzeichnungen“ müssen alle in § 8 (8) geforderten Kriterien erfüllen. Die „Ähnlichkeit“ besteht darin, dass es sich um eine Sammlung „loser“ Blätter oder um elektronische Dateien

handeln darf und die gebundene Form des wirklichen Logbuchs nicht eingehalten werden muss. Die „Ähnlichkeit“ bezieht sich aber nicht darauf, dass Eintragungen eingespart werden.

Als „Zusammenfassung“ einer Fahrt muss pro Fahrt - auch bei der Verwendung der Reiseliste - eine Unterlage ähnlich der derzeitigen Anlage V vorgelegt werden. Diese „Törnzusammenfassung“ - ohne die weiteren Unterlagen nicht angenommen werden - stellt einerseits die kumulierten Daten der Reise dar, andererseits muss der Einreicher mit „Originalunterschrift“ bestätigen, dass die in der Zusammenfassung angegebenen Daten - nach bestem Wissen und Gewissen - der Wahrheit entsprechen und dass alle Tätigkeiten an Bord im Sinne guter Seemannschaft und im Sinne der JachtPrO ausgeführt wurden. Auf eine weitere Unterschrift - der des Schiffsführers nämlich - soll verzichtet werden. Auch die Kopien der logbuchähnlichen Aufzeichnungen brauchen keine weitere Unterschrift zu tragen.

Für eine erleichterte Kontrolle soll von den Prüfungsorganisationen mit dem Prüfungsantrag eine „Törnliste“ eingefordert werden, die die Eckdaten der eingereichten Törns auflistet.

Als konkreter Vorschlag werden im Anhang übermittelt:

NdsPuS

Törnliste

Detailierung der Vorgaben zur praktischen Erfahrung

Die Vorgaben in der derzeit gültigen Fassung der SeeSchFVO sind im großen und ganzen vernünftig. Einerseits sind ähnliche Standards in Österreich seit der Einführung des Prüfungswesens, etwa ab 1975, insbesondere aber ab April 1981 üblich, gängig, jahrzehntelang unbestritten. Andererseits haben andere Länder mit einem ernstzunehmenden Ausbildungssystem, wie etwa das Vereinigte Königreich, ganz ähnliche Anforderungen.

Dass Teile der Anforderungen in der SeeSchFVO (§ 202), Teile in der JachtPrO (§ 14) vorgeschrieben sind, macht die Verordnungen kompliziert und schlecht leserlich. Die Zusammenfassung der Anforderungen für alle Bereiche muss an zentraler Stelle erfolgen.

Im Fahrtbereich 1 kann - da ja eine praktische Prüfung vorgeschrieben ist, auf einen Nachweis völlig verzichtet werden. Dies schon im Hinblick darauf, dass es sich hier hauptsächlich um kleine Boote, Schlauchboote im Tagesbetrieb handeln wird und hier das Führen von logbuchähnlichen Aufzeichnungen nicht üblich ist.

SeeSchFVO, § 202 Abs. 5

„(5) Die seemännische Praxis

1. für die Watt- oder Tagesfahrt (§ 2 Z 7) für Motorjachten durch
50 Seemeilen;

.....

5. für die Watt- oder Tagesfahrt für Segeljachten durch 50 Seemeilen;

kann entfallen.

Die übrigen Anforderungen im Bereich Motorboot/Motorjacht werden hier nicht kommentiert.

Im Bereich der Segelboot/Segeljacht:

Die Anforderung im FB2, 500 Meilen, 18 Bordtage soll unbedingt erhalten bleiben, auch nicht erhöht werden.

Die Anforderung im FB3, 1.500 Meilen, 48 Bordtage soll unbedingt erhalten bleiben, auch nicht erhöht werden. Die Anforderung an Skippermeilen sollte auf 200 oder 250 Meilen reduziert werden. Für die zu FB2 unterschiedlichen Anforderungen im FB3 sind eher Meilen im FB3 förderlich als Skippermeilen im FB2.

Die Anforderung im FB4, 5.000 Meilen, 70 Bordtage sind ausreichend und sollen erhalten bleiben. Der Anteil von 2.000 Meilen als Bootsführer ist viel zu gering; zur einer verantwortungsbewussten

Ozeanüberquerung gehört weit mehr Skippererfahrung. Sinnvoll wäre, die 5.000 Meilen als Skipper zu fordern.

Die Definitionen der zusätzlichen Erfordernisse (JachtPrO § 14) gehören im Text zu den Meilenvorgaben, ähnlich wie die in der SeeSchFVO angeführten „Meilen als Schiffsführer“. Die Definitionen der „Verschärfungen“ müssen - vernünftig formuliert - den Anforderungen vorangestellt werden.

Anforderungen für Moorboote/-jachten werden hier nicht kommentiert.

(2) Gemäß Abs. 1 gelten als:

...

2. **Nachtansteuerung:** eine Fahrt oder ein Teil einer Fahrt, bei der ein Liegeplatz mehr als zwei Stunden nach Sonnenuntergang, jedoch nicht später als zwei Stunden vor Sonnenaufgang erreicht wird;

Hier wäre einzufügen:

Eine weitere, darauf folgende Nachtansteuerung kann nur angerechnet werden, wenn der folgende Hafen (bzw. die Bucht) nicht durch ausschließlich optische Navigation erreicht werden kann.

Selbstverständlich muss es möglich sein, in einer Nacht mehrere „JachtPrO-konforme“ Nachtansteuerungen zu absolvieren.

Die Definition der Nachtfahrt soll unverändert bleiben.

4. **Gezeitenrevier:** ein Küstengebiet, in dem der Tidenhub bei Nippzeit mindestens zwei Meter beträgt.

Der Text muss geändert werden auf

4. **Gezeitenrevier:** ein Küstengebiet, in dem der mittlere Tidenhub (Differenz der Mean Ranges Springs und der Mean Ranges Neaps laut ATT) mindestens zwei Meter beträgt.

Durch die „normale“ Lesung des alten Texts („bei Nippzeit“) fällt ein Großteil der Gezeitenhäfen im englischen Kanal, zum Teil in der Bretagne als Gezeitengebiet aus, in einem Gebiet, das als „das“ Gezeitengebiet schlechthin angesehen wird.

Für den Fahrtbereich 1 sind keine zusätzlichen Forderungen zu erheben,

§ 14. (1) Die seemännische Praxis und Seefahrterfahrung gemäß § 202 Abs. 5 SeeSchFVO ... beinhalten:

1. für den Fahrtbereich 1: eine Nachtfahrt mit einer Nachtansteuerung;
soll entfallen.

Für den Fahrtbereich 2:

2. für den Fahrtbereich 2: drei Nachtfahrten mit je einer Nachtansteuerung;

Die Ansteuerungen müssen von den Nachtfahrten getrennt werden. Nachtfahrten im Küstengebiet sind auch ohne Ansteuerungen lehrreich. Der Text soll lauten:

2. für den Fahrtbereich 2: drei Nachtfahrten und drei Nachtansteuerungen;

Für den Fahrtbereich 3:

3. für den Fahrtbereich 3:

a) fünf Nachtfahrten mit je einer Nachtansteuerung;

b) für Segeljachten eine Fahrt mit einer Dauer von mindestens 50 Stunden ohne Unterbrechung; innerhalb dieses Zeitraums müssen insgesamt mindestens 10 Stunden außerhalb des Fahrtbereichs 2 zurückgelegt werden;

Für die Nachtfahrten/Nachtansteuerungen gilt wie oben, dass sie getrennt werden müssen. Besonders im FB3 sind Überfahrten ohne Ansteuerungen notwendig. Die ununterbrochene Fahrt von mehr als 2 x 24 Stunden ist wesentlicher Teil der Erfahrung und muss beibehalten werden.

Der Text 3. a) soll lauten:

3. für den Fahrtbereich 3:
 - a) fünf Nachtfahrten und fünf Nachtansteuerungen;

Für den Fahrtbereich 4:

4. für den Fahrtbereich 4:
 - a) 15 Nachtfahrten, davon mindestens drei mit einer Nachtansteuerung;
 - b) Ansteuerung von mindestens vier unterschiedlichen Häfen in Gezeitenrevieren;
 - c) eine durchgehende Fahrt über eine Strecke von mindestens 500 Seemeilen, davon mindestens 100 Seemeilen außerhalb des Fahrtbereichs 3; Ausgangs- und Zielort dieser Fahrt müssen mindestens 300 Seemeilen voneinander entfernt sein.

Die Anzahl der Nachtfahrten ist in Ordnung, sie müssen von den Ansteuerungen getrennt sein; die Ansteuerungen sollten - analog zu FB3 - auf 5 erhöht werden. Die Distanz der vorgeschriebenen Langfahrt sollte auf 600 Meilen erhöht werden. Die Forderung außerhalb FB3 sollte so reduziert werden, dass eine Annäherung bis auf etwa 100 Meilen an Inseln oder Festland erlaubt ist. Allerdings sollte es sich im wesentlichen um eine Überfahrt handeln, weshalb Start und Ziel weiter auseinanderrücken müssen.

Der Text sollte lauten:

- c) eine durchgehende Fahrt über eine Strecke von mindestens 600 Meilen, davon mindestens 100 Seemeilen außerhalb einer Entfernung von mindestens 100 Meilen von jeder Insel oder jedem Festland; Ausgangs- und Zielort dieser Fahrt müssen mindestens 500 Meilen voneinander entfernt sein.

Vorgaben zur Qualifikation von Prüferinnen und Prüfern

Die Vorgaben an praktischer Erfahrung für die Qualifikation von Prüferinnen und Prüfern (SeeSchFVO, § 204) ist vernünftig und sinnvoll. Der Bereich Motorboot/-jacht wird hier nicht kommentiert.

Für eine Bestellung als Prüfer für Segeljachten im FB4 erachte ich 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.

§ 204. (1) Die geistige und körperliche Eignung der Prüferinnen und Prüfer hat den Anforderungen gemäß § 202 Abs. 3 zu entsprechen.

...

- h) für den Fahrtbereich 4 für Segeljachten im Ausmaß von mindestens 15 000 Seemeilen, davon mindestens 9 000 als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer;

Der Text sollte lauten:

h) für den Fahrtbereich 4 für Segeljachten im Ausmaß von mindestens 15 000 Seemeilen, davon mindestens 9 000 als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer; weiters die Teilnahme an einer Ozeanüberquerung oder einer ähnlichen Fahrt, bei der Start und Ziel auf gerader Linie mindestens 1.500 Meilen voneinander entfernt sind. 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.

Als absolut notwendig erachte ich die Überprüfung der technischen Qualifikation der Prüfer für die Fahrtbereiche 3 und 4. Der Anwärter hat sich einer Befragung durch eine neutrale Kommission - zusammengesetzt aus drei Prüfern (davon mindestens zwei anderer Prüfungsorganisationen) mit mindestens der angestrebten Qualifikation - (ähnlich der Befragung von gerichtlich zertifizierten Sachverständigen) zu unterziehen. Über die Befragung ist ein Protokoll zu verfassen. Die drei Prüfer entscheiden durch geheime Stimmabgabe mehrheitlich. Bei Anmeldung sind die Nachweise der praktischen Erfahrung zu übermitteln, die ebenfalls Gegenstand des Gesprächs sind.

Dem § 204 SeeSchFVO ist der Absatz (4) anzufügen:

(4) Anwärterinnen und Anwärter auf Prüfertätigkeit in den Fahrtbereichen 3 und 4 für Segeljachten haben sich einer Befragung durch eine neutrale Kommission aus 3 Prüfern entsprechender Qualifikation zu stellen. Mindestens 2 der Kommissionsmitglieder müssen aus den Reihen anderer Prüfungsorganisationen kommen. Die Befragung umfasst auch die Diskussion der vorgelegten Erfahrungsnachweise. Die Entscheidung über die Eignung wird mehrheitlich getroffen.

Anrechnung praktischer Erfahrung auf Segelbooten/-jachten für Motorboote/-jachten

In der Seeschiffverkehrsverordnung wird klar definiert was eine Segeljacht, was eine Motorjacht ist. Die Definitionen sind verständlich und eindeutig. Verkrampfte zusätzliche Definitionsversuche - quasi eine Segelantriebsjacht - zeigen nur, dass hier ein bestimmtes Ziel verfolgt wird, nämlich dass Erfahrungsnachweise zu Motorbootprüfungen für Fahrten auf Segelbooten ausgestellt werden sollen. Segelboote unter Motor sind langsame Verdränger mit 1 Schraube, und diese Erfahrungen sind für Motorboote, die langsame Verdränger mit 1 Schraube, mit 1 Ruder sind, selbstverständlich 1:1 verwendbar. Navigation und Seemannschaft auf Gleitern sind davon sehr verschieden, die Erfahrungen auf Segelbooten sind nur zu einem geringen Teil anwendbar.

Es lässt sich nun folgern:

Für einen Motorbootschein, der zum Führen langsamer Verdränger berechtigt, sind Meilen auf Segelbooten voll anrechenbar, sofern sie in Motorfahrt absolviert werden. Meilen unter Segeln können zu einem geringen Prozentsatz, vielleicht 30 % genutzt werden.

Für einen Motorbootschein, der zum Führen von Gleitern berechtigt, können Meilen auf Segelbooten - sofern unter Motor absolviert - zu einem geringen Anteil, vielleicht 30 % genutzt werden.

Eine Einführung einer solchen, von der Sache vernünftigen Regelung treibt den administrativen Aufwand allerdings mächtig in die Höhe und erfordert die Vorlage eines detailliert verfassten Logbuchs.

Mein Vorschlag wäre, 30 % der vorgeschriebenen praktischen Erfahrung für Motorboote/-jachten auch auf Segelbooten/-jachten zuzulassen. Dies entspricht sinngemäß ja auch etwa der Bestimmung in § 202 Zif (8) SeeSchFVO für die Anerkennung von Praxisnachweisen auf Segelbooten/-jachten bei Erweiterungsprüfungen auf Befähigungsausweise für Motorboote/-jachten:

§ 202.

(8) Für die Erweiterung des Berechtigungsumfangs betreffend die Art der Jacht (Motor- oder Segeljacht) sind zusätzlich zur seemännischen Praxis und Seefahrterfahrung gemäß Abs. 5 bis 7 folgende Nachweise zu erbringen:

1. von Segeljachten Fahrtbereich 2, 3 oder 4 auf Motorjachten Fahrtbereich 2 mindestens fünf Bordtage und 100 Seemeilen auf Motorjachten;

Zulassung zur praktischen Prüfung

In der Anlage 3b

(5) Bei Erweiterung des Berechtigungsumfanges von Fahrtbereich 2 auf Fahrtbereich 3 entfällt die praktische Prüfung.

wird bestimmt, dass bei einer Erweiterung von FB2 auf FB3 die praktische Prüfung entfällt. Des Weiteren geht aus den angefügten „Prüfungsprotokollen für FB2 und FB3“ hervor, dass die Prüfungen für FB2 und FB3 denselben Umfang haben. Dies heißt de facto, dass es nur eine Prüfung für beide Fahrtbereiche gibt. Hier stelle - wie schon weiter oben in diesem Dokument - ich nochmals fest, dass ich diese Tatsache für sehr schädlich, für einen wesentlichen Systemmangel halte.

Ungeachtet dessen nehme ich zum § 13 JachtPrO wie folgt Stellung:

In Zif (1) wird bestimmt

Zulassung

§ 13. (1) Nach Einlangen des Antrags hat die Prüfungsorganisation das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 202 SeeSchFVO zu überprüfen. Die Voraussetzungen gemäß § 202 Abs. 1 und gegebenenfalls Abs. 2 SeeSchFVO müssen vor der praktischen Prüfung nachgewiesen sein. Lässt die Prüfungsorganisation die Bewerberin bzw. den Bewerber zur Prüfung zu, hat sie ihr bzw. ihm die Prüferinnen und Prüfer sowie den Prüfungstermin und Prüfungsort bekanntzugeben. Prüferinnen und Prüfer sind entsprechend zu informieren.

Es wird bestimmt, dass die Voraussetzungen nach § 202 Abs. 1 und Abs. 2

Anforderungen an Bewerberinnen und Bewerber

§ 202. (1) Bewerberinnen und Bewerber um ein Internationales Zertifikat für die Führung von Yachten müssen zum Zeitpunkt der Ablegung der Prüfung

1. das 18. Lebensjahr, für ein Internationales Zertifikat für Watt- oder Tagesfahrt das 16. Lebensjahr, vollendet haben;
2. geistig und körperlich zur Führung einer Yacht geeignet sein;
3. die erforderlichen nautischen und technischen Kenntnisse (seemännische Praxis) und Seefahrterfahrung zur Führung einer Yacht nachgewiesen haben.

(2) Bewerberinnen und Bewerber, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, bedürfen zur Ablegung der Prüfung der schriftlichen Zustimmung des gesetzlichen Vertreters.

vor Beginn der praktischen Prüfung erfüllt sein müssen. Die in Abs. 1 Zif (3) angesprochenen „erforderlichen nautischen und technischen Kenntnisse (seemännische Praxis) und Seefahrterfahrung zur Führung einer Yacht“ werden in Abs (5) spezifiziert:

(5) Die seemännische Praxis und die Seefahrterfahrung gemäß Abs. 1 Z 3 sind unter Berücksichtigung des Fahrtbereichs, der Art (Motor- oder Segelyacht) und Größe der Yacht und deren Bedienung und Führung bei Tag und bei Nacht mittels Logbuchs, vom Schiffsführer unterfertigter auszugsweiser Abschrift des Logbuchs oder sonstiger logbuchähnlicher Aufzeichnungen nachzuweisen

1. für die Watt- oder Tagesfahrt (§ 2 Z 7) für Motorjachten durch 50 Seemeilen;
2. für die Küstenfahrt (§ 2 Z 8) für Motorjachten durch 300 Seemeilen und 12 Bordtage;
3. für die Küstennahe Fahrt (§ 2 Z 9) für Motorjachten durch 1 000 Seemeilen und 36 Bordtage, davon mindestens 250 Seemeilen als Schiffsführer;
4. für die Weltweite Fahrt (§ 2 Z 10) für Motorjachten durch 3 500 Seemeilen und 70 Bordtage, davon mindestens 1 400 Seemeilen als Schiffsführer;
5. für die Watt- oder Tagesfahrt für Segelyachten durch 50 Seemeilen;
6. für die Küstenfahrt für Segelyachten durch 500 Seemeilen und 18 Bordtage;
7. für die Küstennahe Fahrt für Segelyachten durch 1 500 Seemeilen und 48 Bordtage, davon mindestens 500 Seemeilen als Schiffsführer;
8. für die Weltweite Fahrt für Segelyachten durch 5 000 Seemeilen und 70 Bordtage, davon mindestens 2 000 Seemeilen als Schiffsführer.

Aus dieser Anordnung geht nicht hervor, dass eventuelle zusätzliche Nachweise (JachtPro § 14, Nachtfahrten, Überfahrten, etc.) ebenfalls vor der Prüfung zu erbringen sind. Diese Anordnung der Texte ist schwer leserlich und verwirrend.

Sachlich wäre festzustellen, die in § 202 Abs (5) geforderten Meilen jedenfalls vor Prüfungsbeginn nachgewiesen werden müssen, dass ein Fehlen eines Teils der Bordtage aber sicherlich toleriert werden kann.

In Zif (2) wird bestimmt

(2) Abweichend von Abs. 1 darf die Zulassung zur praktischen Prüfung für den Fahrtbereich 3 bereits bei Vorliegen der für den Fahrtbereich 2 erforderlichen seemännischen Praxis und Seefahrterfahrung erteilt werden. In diesem Fall muss die über die Anforderungen für den Fahrtbereich 2 hinausgehende seemännischen Praxis und Seefahrterfahrung vor Ausstellung eines privaten Befähigungsausweises im Geltungsbereich gemäß § 2 nachgewiesen sein.

Durch die faktische Gleichsetzung der praktischen Prüfungen für FB2 und FB3 ist auch eine rechtliche Trennung nicht mehr vernünftig. Es sollte klar ausgesprochen werden, welches die Voraussetzungen für die Zulassung zur praktischen Prüfung sind, und dass weitere Voraussetzungen - im FB3 - erst beim Antrag auf Ausstellung nachgewiesen werden müssen.

Anforderungen an die theoretische Prüfung

Grundsätzlich stelle ich - wie schon dargestellt - fest, dass ein Lernzielkatalog grundsätzlich nicht geeignet ist, ein transparentes und einheitliches Prüfungssystem zu ermöglichen. Der Lernzielkatalog kann verwendet werden, um grob die Kapitel zu umreißen, und er kann verwendet werden, um Sachbereiche auszuschließen; als Basis für die einheitliche Erstellung und für die gleiche Bewertung von Prüfungsfragen ist er nicht geeignet.

Zur Etablierung eines transparenten und objektiven, für Teilnehmer an Prüfungen verschiedener Organisationen fairen, gleichgewichteten Systems schlage ich die Erstellung und Veröffentlichung von gemeinsamen Fragenkatalogen und Prüfungsbeispielen vor, eine Vorgehensweise, die in anderen Bereichen seit langem üblich ist und sich bewährt hat.

Der vorliegende Lernzielkatalog weist strukturelle Probleme auf, die Zuordnung der Kapitel ist vielfach fraglich. Angeführte Stichwörter sind zum Teil so stark heruntergebrochen, dass im Prinzip nur eine Frage, nur eine Antwort möglich ist, andere Stichwörter - im Katalog auf demselben Niveau - umfassen einen ganzen Vortragsabend, zu dem zig Fragen gestellt werden können. Auf Basis dieser Unterlage kann kein vernünftiges, kein einheitliches System erstellt werden.

Die Zuordnung zu den Fahrtbereichen, die Verteilung von „B“s und „E“s widerspricht oft den nautischen bzw. den seemännischen Gegebenheiten. Ursache für die krampfhaft erscheinende Verlagerung typischer Problemstellungen des FB2 in den FB3, für das Herauskürzen von essentiellen Techniken der terrestrischen Navigation ist der Wunsch, den „Adria-Schein“ noch einfacher zu machen, als er schon ist. Der Verzicht auf wesentlichen Ausbildungsstoff - was ja beim Streichen aus dem Prüfungsumfang zwangsläufig geschieht - kann für ein kommerzielles Unternehmen sinnvoll sein, für eine Behörde ist es das aber keinesfalls.

Eine Sache lässt sich mit einem Lernzielkatalog dieser Art aber doch erreichen, nämlich das Ausscheiden von Arbeitskapiteln aus dem zur prüfenden Stoff.

Eine Besprechung und Bewertung der einzelnen Zeilen des Katalogs ist nicht sinnvoll noch zielführend.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Ausschluss von Kapiteln, die in einem niedrigen Fahrtbereich bereits behandelt wurden, aus dem Prüfungsstoff des höheren Fahrtbereichs unnatürlich ist; der höhere

Fahrtbereich umfasst den niedrigeren, der Stoff des höheren Bereichs umfasst den niedrigeren. Offenbar steckt hier die Angst dahinter, dass eine FB3-Prüfung aus FB2-Fragen bestehen könnte. Es wäre besser, die Bereiche nicht zu trennen, dafür im niedrigeren Bereich ein Resultat mit einer geringeren Anzahl von Punkten als positiv zu bewerten.

Die Vorgabe von Fragenanzahlen und Prozentsätzen zum erfolgreichen Bestehen einer Prüfung hat ohne die konkrete Kenntnis der einzelnen Fragen und ihrer Schwierigkeitsgrade überhaupt keinen Sinn. Dass diese sinnlosen Vorgaben trotzdem ein halbwegs funktionierendes Prüfungssystem ergeben haben ist der Tatsache zu danken, dass die Organisationen schon vorher - mehr oder weniger - funktionierende Systeme hatten und diese - oft mit ganz schwierigen Konstruktionen - diesen künstlichen Vorgaben angepasst haben. Klar ist aber auch, dass sich bei den konkreten Fragen und Aufgabenstellungen - außer organisatorischen Schwierigkeiten - praktisch nichts geändert hat. Die Prüfungen sind nach der JachtPrO inhaltlich genau so verschieden, wie sie davor waren. Hier wurde mit großem Aufwand nichts gewonnen.

Die Form der Prüfung als „Multiple Choice“ - mit mehreren richtigen Antworten - ist üblich, sie hat sich recht gut bewährt. Eine Einschränkung auf nur eine richtige Antwort macht dieses Verfahren völlig unselektiv und damit ungeeignet zu einer ernsthaften Bewertung der Kenntnisse des Teilnehmers. Es muss vorgeschrieben werden, dass ein wesentlicher Teil der Fragen mehrere richtige Antworten aufzuweisen hat.

Der grundlegendste Sachverhalt beim Einstieg in die Navigation ist die Fähigkeit, zwischen der Bewegung durchs Wasser und der Bewegung über Grund zu unterscheiden. Ohne diese Unterscheidung gibt es keine Navigation. Dieser Sachverhalt drückt sich unter anderem im Erkennen und im geeigneten Berücksichtigen von Oberflächenströmen aus.

In der Anlage 3 a Zif (1) wird völlig richtig gefordert

Anlage 3a

Zu § 16 JachtPrO

Anforderungen an die theoretische Prüfung

Gemäß § 16 und Anlage 3 der Jachtführung-Prüfungsordnung - JachtPrO

(1) Die theoretische Prüfung wird schriftlich in Form einer Kartenarbeit, für die Fahrtbereiche 2 bis 4 jedenfalls einschließlich Stromeinfluss, und ...

dass selbstverständlich auch im Fahrtbereich 2 unter der Berücksichtigung von möglichen Oberflächenströmen navigiert werden muss, die ja auch in Nicht-Gezeiten-Gewässern auftreten. Ein Entfall dieser Forderung entwertet die Prüfung im Navigationsbereich vollständig.

Unter 3. wird für den Fahrtbereich 3 gefordert

3. für den Fahrtbereich 3 zusätzlich zu den Aufgaben für den Fahrtbereich 2:

- a) Die laut „Lernzielkatalog Theorie Kartenarbeit“ unter „FB 3“ genannten Kartenaufgaben, in 10 Fragen gegliedert;
- b) Für das Lernziel „Gezeiten“ die unter „FB 3 Gezeiten“ genannten Aufgaben;
- c) Die Planung einer Fahrt zwischen zwei mindestens 30 Seemeilen voneinander entfernten Häfen, einschließlich Hafenaus- und -einfahrt, in einem Gezeitenrevier;

Unter Lit b) wird der Lernzielkatalog angesprochen. Hier findet sich die Liste

FB 2 Gezeiten

1. Ermittlung Alter der Gezeit E E E
2. Ermittlung Hoch- und Niedrigwasserzeiten mit (grafischem) Tidenkalender E E E
3. Ermittlung Hoch- und Niedrigwasserhöhen mit (grafischem) Tidenkalender E E E

4. Ermittlung kritischer Durchfahrtszeit mit (grafischem) Tidenkalender

Aus der Fragestellung geht hervor, dass es sich hier ausschließlich um die Verwendung von Tidenkalendern handelt und keinerlei Berechnung der Hübe (bzw. HGZ) durchzuführen ist. In diesem Fall ist das Alter der Gezeit nicht nur irrelevant, es lässt sich ohne zusätzliche Unterlagen aus dem Tidenkalender nicht ablesen. Vielleicht war die Frage nach den Mondphasen gemeint? Die Frage muss aus der Anforderung gestrichen werden.

Unter Lit c) wird die Planung einer Fahrt in einem Gezeitenrevier gefordert. Die Aufgabe ist sinnvoll und notwendig. Erst sie erzwingt die Beschäftigung des Teilnehmers mit Unterlagen, ohne die diese Gezeitengebiete kaum bewältigbar sind. Allerdings ist die Forderung einer Distanz von 30 Meilen nicht notwendig, unter Umständen bei der Entwicklung der Prüfungsfragen sehr störend. Die 30 Meilen sollen entfallen.

Die unter Zif (7) geforderte Törnplanung im FB4 ist eine absolut notwendige Aufgabe, die dem Prüfer einen Eindruck von der Ernsthaftigkeit und der Flexibilität des Teilnehmers vermittelt. Die technische und die „logistische“ Vorbereitung einer Langfahrt ist mindestens ebenso wichtig wie astronomische Navigation, kann aber in einem Fragenkatalog praktisch nicht abgeprüft werden.

Anforderungen an die praktische Prüfung

Es ist eine selbstverständliche Sache, dass Boots-/Jachtnavigation tagsüber und in der Nacht betrieben wird; damit ist auch klar, dass eine praktische Prüfung zum Teil in der Nacht abzuhalten ist. Ein Verzicht auf eine Nachtfahrt mit Prüfungsbetrieb im Rahmen einer Praxisprüfung ist nicht denkbar.

Die Gleichsetzung der Prüfungen für Fahrtbereich 2 und Fahrtbereich 3 widerspricht jeder seemännischen Vernunft; sie führt - wie weiter oben erklärt - für den Prüfer in ein Dilemma, für den Kandidaten in eine sehr unerquickliche Situation. Hier wird etwas verordnet, das sich in der Praxis nicht durchführen lässt.

Die folgende Stellungnahme impliziert nicht, dass ich der Gleichsetzung von FB2 und FB3 zustimme.

Im Fahrtbereich 4 wird verordnet:

3. für den Fahrtbereich 4:

- a) Beherrschung der Lernziele des Prüfungsprotokolls „Ergänzung Fahrtbereich 4 Motor“ bzw. „Ergänzung Fahrtbereich 4 Segeln“;
- b) Fahrtstrecke mindestens zu 25 vH außerhalb des Fahrtbereichs 1;
- c) Fahrtstrecke mindestens zu 10 vH außer Landsicht;
- d) mindestens eine Nachtansteuerung.

Sollten die äußeren Umstände die Prüfung bestimmter Lernziele nicht zulassen, sind diese Prüfungsteile zu einem späteren Zeitpunkt bei geeigneten Verhältnissen zu prüfen.

(4) Eine Prüfungsfahrt für den Fahrtbereich 4 muss insgesamt folgende Bedingungen erfüllen:

1. Fahrtstrecke mindestens 250 Seemeilen, davon mindestens 50 Seemeilen außerhalb des Fahrtbereichs 2;
2. mindestens eine Nachtfahrt;
3. Dauer mindestens drei Tage;
4. Ansteuerung von mindestens zwei wenigstens 50 Seemeilen voneinander entfernten Häfen;

5. eine ununterbrochene Fahrt von mindestens 30 Stunden.

Diese unübersichtliche Aufzählung stiftet Verwirrung und ist zum Teil auch nicht sinnvoll. Außerdem wird hier ein ernstzunehmender Kandidat, der tausende Meilen als Schiffsführer in verantwortlicher Position zurückgelegt haben muss, in einer Art geschulmeistert, wie sie einem Teilnehmer in den niedrigeren Fahrtbereichen nicht zugemutet wird.

Es genügt vorzugeben, dass eine Distanz von - ausreichend sind sicherlich 200 - Meilen innerhalb von 3 Tagen zurückzulegen ist, davon mindestens 50 Meilen außerhalb des FB2. Sämtliche Forderungen wie

mindestens zu 25 vH außerhalb des Fahrtbereichs 1;

mindestens zu 10 vH außer Landsicht;

mindestens eine Nachtansteuerung.

mindestens eine Nachtfahrt;

Ansteuerung von mindestens zwei wenigstens 50 Seemeilen voneinander entfernten Häfen;

eine ununterbrochene Fahrt von mindestens 30 Stunden.

müssen entfallen. Es geht hier um eine Prüfung, nicht um das Nachholen von Erfahrung auf See. Und es muss hier unterstellt werden, dass es sich sowohl beim Prüfer als auch bei den Kandidaten um erfahrene Segler und um Skipper handelt, die man so nicht behandelt.

Anmerkungen zum Lernzielkatalog

Wie weiter oben mehrfach festgestellt, ist der Lernzielkatalog nicht geeignet, die (ursprünglichen?) Ziele der JachtPrO zu unterstützen. Der Lernzielkatalog sollte in wesentlich reduzierter Form als grobe Einteilung von „Sachgebieten“ erhalten bleiben, wobei in einigen Punkten die Zuordnung zu berichtigten ist.

Ich füge hier einen Auszug meines Anschreibens im Zuge der Begutachtungsphase vom 24.1.2015 an:

Beginn Zitat:

In der begleitenden Motivationsdarstellung wird als wesentliches Ziel der neuen Prüfungsordnung vermerkt, dass vorbereitete Bewerberinnen und Bewerber von Fragestellungen im Rahmen einer Prüfung nicht überrascht werden sollen. Um dieses Ziel zu erreichen werden Lernzielkataloge vorgelegt, über die hinaus keine Aufgaben gestellt werden sollen, womit also eine Art „Stoffbeschränkung“ formuliert wird. Dieser Weg 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 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 3 vorgelegten Lernzielkatalog steht zu befürchten, dass er die wesentlichen Anforderungen nicht erfüllen wird.

Grundsätzlich ist die Idee, in gewissen Fachfragen zwischen einem notwendigen Basiswissen - in einem niedrigeren Fahrtbereich - und einem erweiterten Wissen - in einem höheren Fahrtbereich - zu unterscheiden, ausgezeichnet; 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. Allerdings wird davon in einer Art Gebrauch gemacht, die das gesamte System etwas ins Lächerliche zieht. Was ist das Basiswissen bei einer Deckpeilung, bei einer Sektorengrenze, was das „erweiterte“ Wissen; was sind die Unterschiede zwischen „B“ und „E“ bei „Fahrtbereichen“, bei „Mindestlängen“; was ist das „erweiterte“ Wissen beim Eintragen einer

Distanz in die Seekarte? Einen völlig trivialen Sachhalt in „Basis“ und „erweitert“ zu gliedern, hat einfach keinen Sinn und sollte in einem so wesentlichen Schriftstück jedenfalls strikt vermieden werden. Andererseits wird sich technisch schwer ein Argument finden lassen für die Forderung, dass ein Bootsführer, der einen Befähigungsausweis erwirbt, mit dem er sein Boot über einen Ozean in Gebiete mit technisch geringer Infrastruktur führt, im Lernzielkatalog in den Aufgabengebieten Antriebsanlage, Getriebe, Welle und Wellendichtung gleichen Prüfungsanforderungen unterliegt wie der Schlauchbootfahrer, der mit seinem Außenbordmotor in unmittelbarer Nähe der Küste navigiert.

Ein weiterer Mangel des Lernzielkatalogs laut Anlage 3 besteht darin, dass manche, wiederum oft völlig triviale Aufgabenstellungen in einem übertriebenen Detaillierungsgrad aufgeführt werden, während andere, komplexe Bereiche mit einem oder wenigen Schlagwörtern gestreift werden. Hier entsteht beim Laien ein völlig falscher Eindruck von der Bedeutung der einzelnen Aufgaben und Bereiche.

Ein weiterer wesentlicher Mangel des Lernzielkatalogs besteht darin, dass bestimmte Aufgabenstellungen, die - aus welchen Gründen immer - von den Autoren nicht als notwendig 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. Wenn diese Technik - obwohl auch bei der Verschiebung von FB2 in FB3 fragwürdig - bei der Betrachtungsweise eines „Adria-Scheins“ gerade noch akzeptabel erscheint, so ist es bei der Verlagerung von einfachen terrestrischen Methoden in den Fahrtbereich 4 gänzlich abzulehnen. Terrestrische Navigationsverfahren, die nur innerhalb von vielleicht 5 Meilen von Küsten und von Seezeichen angewendet werden können, in den Fahrtbereich 4 zu verlegen, wo der Schwerpunkt auf Ozeanüberquerungen liegt, auf Klimanavigation, Orkanavigation, astronomischer Navigation, wirkt einfach lächerlich.

...

Der Lernzielkatalog ist nicht geeignet, „Überraschungen“ bei der Bewerberin oder dem Bewerber zu verhindern; im Gegenteil, er öffnet völlig verschiedenen Lesarten Tür und Tor. Besonders aber ist er geeignet, Prüfungsaufgaben zu reduzieren und zu simplifizieren. Es lässt sich technisch nicht vernünftig argumentieren, dass der primitive Sachverhalt, eine Position einer Seekarte zu entnehmen bzw. sie einzutragen, eine Aufgabenstellung, die dem Auszubildenden in 30 Sekunden erklärt, vom ihm in einer Minute nachvollzogen werden kann, im Lernzielkatalog 4 (bzw. 5) Zeilen beansprucht, ein Kapitel Gezeitennavigation, das vernünftigerweise eines Vortrags von etwa 5 Stunden bedarf, die Ermittlung einer Tiefe beim Einsteiger vielleicht eine halbe Stunde, 2 (bzw. 3) Zeilen. Solche Widersprüche gegen das intuitive „Verstehen“ einer Lernzielliste fördern die Transparenz vermutlich nicht. Auch die Auswahl von 2 oder 3 Fachwörtern oder Abkürzungen aus einer größeren Liste gleichwertiger Ausdrücke fördert das Verständnis nicht.

...

Insgesamt besteht die Befürchtung, dass der Lernzielkatalog laut Anlage 3 eher geeignet ist, das Prüfungswesen zu verflachen und Ungleichheit zu fördern, als einen einheitlichen und technisch sinnvollen Standard herzustellen.

Ende Zitat

Eine Bewertung sämtlicher Einzelpunkte wird hier nicht versucht. In der Anlage übermittle ich meine Stellungnahme im Zuge der Begutachtungsphase.

Bernhard Kotnig

23.1.2018