

SAIL AUSTRIA
Leopoldauerplatz 14
1210 Wien

Betreff: Ihr Schreiben vom 28.08.2020

Montag, 14. September 2020

Stellungnahme zu ihrem Schreiben vom 28.08.2020, den OeSV-Artikel "Neue Jachtverordnung", Autor: Ing. Erwin Angermayr, erschienen in der Yachtrevue 07/20 betreffend:

Artikel OeSV, YR 7/20:

„... Ein Teil der Prüfungsorganisationen, zu denen sich der OeSV zählt, konnten mit den Bestimmungen der JachtPro 2015 leben und sind ausdrücklich gegen eine Herabsetzung des Ausbildungsniveaus.“

Schreiben Sail Austria 28.08.2020:

"Sie suggerieren damit, dass 1. Die Bestimmungen der JachtVO eine Verschlechterung des Ausbildungsniveaus bedeutet. Und 2. Dass „alle anderen“ Prüfungsorganisationen dies gutheißen. Beides ist unrichtig. Weder bedeutet die JachtVO eine Herabsetzung des Ausbildungsniveaus (im Gegenteil), noch heißen die Prüfungsorganisationen jegliche Verschlechterungen des Ausbildungsniveaus dies gut."

Stellungnahme OeSV:

Die in ihrem Schreiben (nicht ganz korrekt) zitierte Aussage bezieht sich auf die JachtPro 2015 und gibt die Haltung des Österreichischen Segelverbands und einiger anderer Prüfungsorganisationen zur JachtPro 2015 wieder und konstatiert, dass diese Prüfungsorganisationen gegen eine Herabsetzung (von Verschlechterung ist nicht die Rede) des Ausbildungsniveaus sind.

Die Anforderungen an die Qualifikation der Prüfer und die Voraussetzungen für die Zulassung zur praktischen Prüfung sind für die Erreichung der Ausbildungsziele und damit die Qualität der Ausbildung wesentlich mitbestimmend. Wozu sind diese in einer Prüfungsordnung definiert, wenn nicht dazu ein gewünschtes Ausbildungsziel zu erreichen bzw. zu unterstützen? Die Herabsetzung der Anforderungen bzw. Voraussetzungen war und ist das erklärte Ziel einiger Prüfungsorganisationen (siehe u. A. *Protokoll einer Besprechung der Prüfungsorganisationen vom 03.06.2017 in Unterpremstätten* und *Vorschläge im Detail mit Begründungen* vom 12.07.2017 im Vorfeld der JachtVO). Bezeichnenderweise wurde bei dem Termin in Unterpremstätten diese Forderung auch mit dem Hinweis auf die Konkurrenz des kroatischen Küstenpatents argumentiert!

Die jeweilige Prüfungsordnung ist die Grundlage für Befähigungsausweise als Voraussetzung für die Ausstellung des International Certificate IC. Als einzige amtliche Richtlinie im Bereich der Seefahrtsausbildung in Österreich definiert sie damit auch den Standard und die Qualität der Seefahrtsausbildung in Österreich. Selbstverständlich kann man der Meinung sein, dass dieser Standard zu hoch angesetzt war (*oder immer noch ist?*). Aber zu einer Herabsetzung des Ausbildungsniveaus führen die Reduzierung der Anforderungen an die Qualifikation der Prüfer und die Voraussetzungen für die Zulassung zur praktischen Prüfung jedenfalls, auch wenn diese verharmlosend als Vereinfachung oder Erleichterung tituliert wird.

Bis 2012 hatte man mit den Voraussetzungen für die Zulassung zur praktischen Prüfung offenbar kein Problem. Ganz im Gegenteil wurden 2004 auf Initiative des MSVÖ die erforderlichen Seemeilen für den Befähigungsausweis FB2 für Motorjachten von vorher 300 auf 500 angehoben.

Artikel OeSV, YR 7/20:

„... Für andere Prüfungsorganisationen waren die Anforderungen der JachtPro 2015 an Prüfer und Bewerber unzumutbar hoch ... in diesem Spannungsfeld ist die neue JachtVO entstanden ...“

Schreiben Sail Austria 28.08.2020:

"DAS IST FALSCH. Die Anforderungen der JachtPro waren den „anderen Prüfungsorganisationen nicht zu hoch. Dies weisen wir ausdrücklich zurück!"

Stellungnahme OeSV:

Argumentation siehe vorher. Nachzulesen im Protokoll der Besprechung der Prüfungsorganisationen vom 03.06.2017 in Unterpremstätten" und der "Vorschläge im Detail mit Begründungen" vom 12.07.2017.

Artikel OeSV, YR 7/20:

„... Auch das International Certificate IC sieht die Geltungsbereiche "Motorized Craft" und "Sailing Craft" vor ...“

Schreiben Sail Austria 28.08.2020:

"Der (Haupt)Grund für die Änderungen in der JachtVO waren, dass der österreichische Gesetzgeber bei der Erstellung der JachtPro einem grundsätzlichen und schwerwiegenden Irrtum aufgesessen war: Das „M“ im IC bedeutet nicht, dass damit eine Motoryacht zu betreiben ist, sondern dass damit ein MOTORANTRIEB in Betrieb genommen werden kann. Das „S“ im IC bedeutet nicht, dass damit eine Segelyacht zu betreiben ist, sondern dass damit ein SEGELANTRIEB in Betrieb genommen werden kann. In der JachtPro war dies daher eindeutig falsch interpretiert worden und der Gesetzgeber hat vollkommen richtigerweise dies nun mit der JachtVO korrigiert. Alle Absolventen, die die Prüfung gemäß JachtPro absolviert haben, können nun nachträglich den „M“ für ihr IC beantragen. Ansonsten wäre mit dem IC der Betrieb des Motors auf einer Segeljacht nicht möglich gewesen!

Es ist uns unverständlich, dass der Leiter des Prüfungswesen des ÖSV diesen Irrtum nicht erkennt oder erkennen will und über ein österreichweites Printmedium diesen Irrtum auch noch bestätigt.

Im internationale Vergleich fällt auf, dass viele, wenn nicht alle Länder wie z.B. Deutschland und Kroatien bei den Grundscheinen nicht zwischen Motor- und Segelyacht unterscheiden. Mit dem deutschen SBF See, bzw. dem kroatischen Skipper B ist eine Motoryacht als auch eine Segelyacht zu betreiben.

Überdies halten die überwiegende Mehrheit der Prüfungsorganisationen die neue JachtVO für eine Verbesserung der Ausbildungsqualität.

Stellungnahme OeSV:

Die Übersetzung der Begriffe *Motorized Craft (M)* bzw. *Sailing Craft (S)* des International Certificate IC lautet motorisiertes (Wasser)-Fahrzeug bzw. Segelfahrzeug. Jacht mit Motorantrieb bzw. Jacht mit Motor- und Segelantrieb sind Interpretationen, im besten Fall Synonyme. Den Überbegriff *Pleasure Craft (Freizeit- bzw. Vergnügungsfahrzeug)* wird wohl auch kaum jemand als Freizeittrieb übersetzen. Aber das ist gar nicht entscheidend. Die eigentliche Frage ist, ob in diesem Kontext mit Segelfahrzeug ausschließlich Segeljachten ohne Motorantrieb gemeint sind oder auch Segeljachten mit Maschine. Die Begriffe sind weder im International Certificate noch in der zugrundeliegenden Resolution 40 definiert.

Das International Certificate for Operators of Pleasure Craft IC wurde 1998 im Rahmen der Resolution 40 der UN/ECE beschlossen. Die Resolution 40 ist eine Grundsatzvereinbarung der Unterzeichnerstaaten, darunter auch Österreich, zur wechselseitigen Anerkennung der jeweiligen nationalen Befähigungsausweise für Jachten auf Binnen- und Küstengewässern in der Art, dass auf Grundlage der nationalen Befähigungsausweise ein International Certificate IC ausgestellt werden kann, welches von den Unterzeichnerstaaten anerkannt wird. Dazu sind in der Resolution 40 lediglich allgemeine und grundsätzliche Mindestanforderungen definiert. Darüber hinaus werden keine Ausbildungsstandards festgelegt. Ausbildungsinhalte und Berechtigungsumfang der Befähigungsausweise sind in den Unterzeichnerstaaten sehr unterschiedlich und werden national festgelegt.

Die Differenzierung in der JachtPro nach Motorjacht und Segeljacht ist daher weder eine Fehlinterpretation noch ein Irrtum, sondern berechtigt und sinnvoll und der Realität entsprechend. Im Übrigen differenzieren auch andere Prüfungsorganisationen (u. A. der MSVÖ) den Berechtigungsumfang ihrer Befähigungsausweise nach Motoryacht und Segelyacht und nicht nach Motorantrieb und Segelantrieb (siehe MSVÖ homepage, Stand 04.09.2020).

Im Rahmen der Novelle der Seeschiffahrtsverordnung 2004 hat das bm:vit durch eine zusätzliche Spezifizierung im § 202 Abs. 6 "Art der Jacht (Segel- oder Motorjacht)" klargestellt "... dass der Praxisnachweis jeweils auf der Jachtart zu erbringen ist, auf der und für die die Prüfung abgelegt wird."

Artikel OeSV, YR 7/20:

"... Allen spitzfindigen Interpretationen und Übersetzungen zum Trotz bleibt eine Segeljacht eine solche und wird durch einen zusätzlichen Motor nicht zur Motorjacht die auch Segel trägt..."

Schreiben Sail Austria 28.08.2020:

"Herr Angermayr, kennen und akzeptieren Sie die Internationale Kollisionsverhütungsregeln? Dort steht nämlich genau das drinnen: „...sobald auf einer Segelyacht der Motor betrieben wird, ist sie eine Motoryacht.“

Die KVR werden international von allen Staaten dieser Welt anerkannt. Sollten Sie die als Prüfungsreferent des ÖSV nicht anerkennen (wollen) ist möglicherweise eine andere Beschäftigung zielführender."

Stellungnahme OeSV:

In der KVR steht genau das nicht und ja, ich kenne und akzeptiere die KVR.

Die Definitionen von Maschinenfahrzeug und Segelfahrzeug finden sich in den KVR unter Regel 3, Allgemeine Begriffsbestimmungen:

"Soweit sich aus dem Zusammenhang nicht etwas anderes ergibt, gilt für diese Regeln folgendes:

a) ...

b) Der Ausdruck „Maschinenfahrzeug“ bezeichnet ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb.

c) Der Ausdruck „Segelfahrzeug“ bezeichnet ein Fahrzeug unter Segel, dessen Maschinenantrieb, falls vorhanden, nicht genutzt wird.

d) ...

Die Begriffsbestimmungen gelten ausschließlich für die Anwendung im Rahmen der KVR zum Zweck der Klassifizierung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Manövrierfähigkeiten bzw. -möglichkeiten (zur Befolgung von Ausweichmanövern). In der englischen Fassung kommt dies noch besser zum Ausdruck: "For the purpose of this Rules, ...". Ein Fahrzeug unter Segel, das gleichzeitig Maschinenkraft nutzt, gilt im Sinne der KVR insbesondere hinsichtlich der Ausweichpflicht und der Führung der vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper als Maschinenfahrzeug. Das Segelfahrzeug (die Segeljacht) mutiert dadurch nicht zum Maschinenfahrzeug (Motorjacht) und schon gar nicht ein Segelfahrzeug welches die Maschine nicht nutzt. Das wäre auch hinsichtlich der Zulassung einer Jacht als Segeljacht oder Motorjacht problematisch.

Es mag zunächst erstaunlich sein mit welcher Vehemenz die Begriffe Jacht mit Motorantrieb für eine Motorjacht bzw. Jacht mit Motor- und Segelantrieb für eine Segeljacht mit zusätzlicher Maschine eingefordert werden. Das wird erst in der weiterführenden Argumentation klarer. Da wird die Segeljacht mit Motorantrieb zur Jacht mit Motorantrieb (die eben auch Segel trägt) und damit gelten die Erfahrungsnachweise auf Segeljachten (mit Motor) auch für den Befähigungsausweis Motorjacht! Dass war mit in Kraft treten der JachtPrO 2015 nicht mehr möglich und die Begriffe Motorantrieb und Segelantrieb im Zusammenhang mit dem Berechtigungsumfang wurden geboren.

Eine Segeljacht bleibt eine Segeljacht und wird durch einen zusätzlichen Motor nicht zur Motorjacht die auch Segel trägt. Motorantrieb und Manöver unter Maschine waren auch bisher Teil der theoretischen und praktischen Ausbildung und Prüfung für Segeljachten im Bereich Seefahrt. Der OeSV hält daher eine teilweise Anrechnung der Erfahrungsnachweise auf Segeljachten mit Motor für den Befähigungsausweis Motorjachten durchaus für angemessen. Es sollte aber schon auch praktische Erfahrung im Umgang mit Motorjachten nachgewiesen werden.

Warum sich gerade die „Motorboot-Fraktion“ dagegen wehrt, dass Bewerber für den Befähigungsausweis Motorjachten Erfahrungsnachweise auf Motorjachten nachweisen müssen ist eigentlich unverständlich. Kann es sein, dass es dann deutlich weniger Bewerber für den Befähigungsausweis Motorjachten geben würde?

Artikel OeSV, YR 7/20:

"... die seemännische Praxis kann auch mittels Seemeilenbestätigungen nachgewiesen werden, Seemeilen als Skipper sind nach wie vor mittels Logbuch zu belegen. Diese "Vereinfachungen" widersprechen den realen Anforderungen und werden sich auf die Qualität der Seefahrtsausbildung in Österreich negativ auswirken."

Schreiben Sail Austria 28.08.2020:

"Bereits jetzt hat Österreich weltweit die strengsten Anforderungen an den Nachweis der seemännischen Praxis. Welchen Anforderungen sollten dies widersprechen? Bitte führen Sie dies aus!

Außerdem: nicht das „Runterrodeln“ von Meilen, wie auch immer dies nachgewiesen werden muss, sind wichtig für eine qualitative Seefahrtsausbildung, sondern die Qualität der Ausbildung an sich!

Die „Vereinfachung“ des Nachweises der Praxismeilen war für Schüler und Prüfungsorganisationen unzumutbar hoch und auch im internationalem Vergleich unüblich" (sollte wohl heißen: Der Nachweis der Praxismeilen ..., ohne „Vereinfachung“)

Die neue Regelung in der JachtVO ist praxiskonform und sehr gut zu handhaben.

Stellungnahme OeSV:

Das Führen eines Logbuchs ist nicht unzumutbar sondern verpflichtend, für jedes Schiff auf See (SOLAS). Es ist außerdem gute Seemannschaft und nur ein Logbuch erlaubt eine gewisse Überprüfung der Anforderungen an die seemännische Praxis bzw. Seefahrtserfahrung durch die Prüfungsorganisationen. Seemeilenbestätigungen oder gar die immer wieder geforderte eidesstattliche Erklärung sind dazu nicht geeignet.

In der JachtPRO waren neben den Seemeilen zusätzliche Anforderungen wie Nachtfahrten mit Nachtansteuerungen, Bordtage, Lang- bzw. Überfahrten, Ansteuerungen in einem Gezeitenrevier und Seemeilen in bestimmten Fahrtbereichen definiert, um eine Mindestqualität der seemännischen Praxis bzw. Seefahrtserfahrung zu erreichen. Bis auf die Nachtfahrten und Nachtansteuerungen (in abgeschwächter Form) gibt es diese Anforderungen in der JachtVO nicht mehr.

Beispielsweise waren bisher für den Fahrtbereich 2 mind. 18 Bordtage erforderlich. Die seemännische Praxis bzw. Seefahrtserfahrung musste damit auf mindestens drei Wochen (Törns) verteilt nachgewiesen werden. Die Anforderung der Bordtage diente dazu die Bedienung und das Verhalten einer Jacht unter möglichst unterschiedlichen Bedingungen erfahren zu können. Jetzt können die 500 sm in einer Woche „abgedient“ werden. Die für den jeweiligen Fahrtbereich spezifischen Anforderungen sind zur Gänze entfallen, auch für die Qualifikation der Prüfer. Die Herabsetzung dieser Anforderungen führt dazu, dass die Bewerber mit weniger Erfahrung und Übung zur praktischen Prüfung kommen. Das sehen wir als Herabsetzung der Ausbildungsqualität.

Schreiben Sail Austria 28.08.2020:

Abschliessend halten wir fest:

Die JachtVO ist im wesentlichen gelungen.

Viele Unklarheiten wurden beseitigt.

Die Anpassung von „M“ und „S“ erfolgt nun gemäß den internationalen Richtlinien.

Praxisnachweise sind nun praxiskonformer möglich.

Der Lernzielkatalog wurde angepasst.

Praxisprüfungen sind nun wesentlich praxiskonformer möglich.

Die Prüfungsorganisationen Sail Austria und MSVÖ waren im wesentlichen daran beteiligt, die „Fehler“ in der JachtPro auszubügeln und in eine gesetzeskonforme neue Jachtverordnung einfließen zu lassen. Dies ist gelungen.

Es sollte der Öffentlichkeit nicht verschwiegen werden, dass der ÖSV weder an einer Zusammenarbeit mit den anderen Prüfungsorganisationen interessiert war, noch an einer dringenden Verbesserung der JachtPro.

Stellungnahme OeSV:

Die abschließende Feststellung der Sail Austria über die JachtVO nehmen wir zur Kenntnis. Im Unterschied zu anderen Diskussionsteilnehmern akzeptiert der OeSV andere Meinungen als solche.

Die Meinung des OeSV zu wesentlichen Punkten der JachtVO ist im Artikel "*Die neue Jachtverordnung*", YR 7/20 nachzulesen.

Der im Vorfeld der JachtVO kolportierte erleichterte Zugang zur Seefahrt und die vereinfachte Verwaltung und Nachweisführung haben sich leider auf die Verringerung der Anforderungen an die Qualifikation der Prüfer und die Voraussetzungen für die Zulassung zur praktischen Prüfung reduziert. Da ist man aus unserer Sicht zu weit gegangen bzw. wurden bei den falschen Themen gesetzt. Die Chance den Theoriestoff zu entrümpeln und an die Entwicklungen im Jachtsport anzupassen wurde leider verabsäumt. Die Zusammenfassung der Bestimmungen für Jachten in einer Verordnung ist zu begrüßen. Die Prüfungsprotokolle der JachtVO sind eine Verbesserung gegenüber der JachtPrO.

Das der OeSV nicht zur Zusammenarbeit bereit wäre ist eine nachweislich falsche Behauptung und wird zurückgewiesen. (Termin Unterpremstetten 03.06.2017, Stellungnahme des Österreichischen Segelverbands zum Abstimmungsgespräch der Prüfungsorganisationen am 12. Juli 2017, Eingabe der Prüfungsorganisationen an das bm:vit anlässlich der Boot Tulln 2017, Eingaben und Stellungnahmen beim bm:vit zum Entwurf der JachtVO, Beiträge im Rahmen des Online-Forums des bm:vit, Eingabe und Stellungnahme beim bm:vit zur JachtVO 2020, ...). Für eine sachlich geführte Diskussion steht der OeSV jederzeit gerne zur Verfügung. Persönliche Angriffe und Diffamierungen haben in einer Sachdiskussion aber nichts verloren.

Da ich in dem Schreiben der Sail Austria mehrfach persönlich angegriffen werde erlaube ich mir außerhalb der sachlichen Stellungnahme auch eine persönliche Anmerkung:

Ich kenne den Verfasser des Schreibens nicht persönlich und maße mir daher kein Urteil über dessen fachliche Qualifikation an. Die im gegenständlichen Schreiben der Sail Austria gelieferten Argumentationen sind jedenfalls äußerst dürftig, meistens sogar falsch.

Ing. Erwin Angermayr

OeSV Referent für Ausbildung und Prüfungswesen