

## **Ja zum Österreichischen Bootsführerschein - aber mit unabhängigen Prüfern!**

Einige Gedanken zu den Österreichischen Befähigungsausweisen für die Führung von Jachten auf See und zum Kernproblem des "abhängigen" Prüferkaders  
November 2010, B. Kotnig, Graz

Dieser Text ist zusammengesetzt aus zwei verschiedenen Schreiben vom November 2010. Die damals heiße Diskussion machte es notwendig, die beiden Forderungen - jedenfalls einen „amtlichen“ Österreichischen Schein behalten, aber trotzdem private Prüfer ohne amtliche Kontrolle bestellen - in getrennten Scheiben zu formulieren. Die Texte sind unverändert übernommen.

Viele Küstenanrainerstaaten – beispielsweise auch Italien, Kroatien, Slowenien, Frankreich, Griechenland – schreiben zum Führen von Sportbooten Führerscheine vor. In der Regel gilt der Führerschein des Heimatlandes oder des Flaggenstaates, ansonsten wird der Bootsführerschein des besuchten Landes verlangt. Dies würde für ein Land ohne Führerschein dazu führen, dass dessen Staatsbürger bei jeder Bootsreise die Führerscheine des Staates haben müsste, dessen Gewässer er befährt – eine kaum denkbare Situation.

Für österreichische Staatsbürger wurde dieser Situation im Seeschiffahrtsgesetz von 1981 Rechnung getragen, mit dem amtliche österreichische Bootsführerscheine („Befähigungsausweise“) für Sportboote und Jachten eingeführt wurden. Damals wurde auf schon bestehende Strukturen in den damals existierenden Verbänden MSVÖ (Motorboot-Sportverband für Österreich) und ÖSV (Österreichischer Segelverband) zurückgegriffen und diese beiden Verbände wurden explizit ermächtigt, Lernziele zu definieren und Prüfungen abzuhalten. Die dadurch erlangten, rein privaten Verbandsscheine wurden unter der Voraussetzung der entsprechenden „Ernsthaftigkeit“ einem amtlichen Schein gleichgesetzt und amtlich anerkannt. In Küstenstaaten ist ein solcher Umweg nicht üblich und auch nicht notwendig, da die amtliche Regelung der Seefahrt den Bootssport umfasst und damit natürlich alle diese Führerscheine amtlich sind. Bürger von Ländern, die in ihren Gewässern selbst keine Bootsführerscheine vorschreiben, können dies mit eigenem Boot unter Vorlage einer entsprechenden amtlichen Bestätigung auch in besuchten Ländern verlangen; für Österreicher wäre dies leider nicht möglich.

Insgesamt gesehen würde ein Verzicht auf amtliche österreichische Führerscheine den Bootsportler und den Bootstouristen vor die schwierige und kostenintensive Aufgabe stellen, einen oder mehrere ausländische Führerscheine zu erwerben. Ein weiterer Aspekt ist natürlich auch, dass eine solide Ausbildung im „Vorbeigehen“, zum Beispiel nebenbei im Verlaufe eines Urlaubs, kaum erzielbar ist. Eine solche solide Ausbildung trägt zur Sicherheit bei, ist eigentlich unabdingbar, ja selbstverständlich. Aber die Qualität hängt natürlich davon ab, ob Ausbildungsziele definiert und deren Erreichung wirklich überprüft werden können. Der „Touristenschein“ erreicht dies nicht; eine solide Ausbildung aber erfordert auch im Ausland mehrere Wochen. Die damit verbundenen Kosten gehen als Umsätze natürlich auch den österreichischen Ausbildungsstätten verloren.

Jedenfalls ist in den 30 Jahren seit dem Seeschiffahrtsgesetz im Österreich im Ausbildungswesen ein sehr hoher – und auch international anerkannter – Standard erreicht worden, eine beachtliche Leistung für ein Binnenland, ein namhafter Verlust, wenn darauf verzichtet würde.

Ja zum „amtlichen“ Schein - aber nur mit „fast amtlichen“ Prüfern

Mit dem Seeschiffahrtsgesetz von 1981 wurden die von den Verbänden ÖSV und MSVÖ ausgestellten Verbandsscheine mit der Berechtigung zum selbständigen Führen von Sportbooten den behördlichen Befähigungsausweisen gleichgestellt, wenn sie unter derselben Voraussetzung erlangt werden. Da die Behörde selbst keine Infrastruktur für dieses Prüfungs- und Führerscheinwesen aufgebaut hat, sind die beiden Verbände de facto zu Monopolisten bei der Prüfung und Ausstellung von Befähigungsausweisen zur selbständigen Führung von Sportbooten geworden.

Diese Regelung hat trotz der gewaltigen Vorteile von Beginn an immer wieder Probleme aufgeworfen, die – abhängig von den damit praktisch beschäftigten Personen – mehr oder weniger

gut behoben werden konnten. In den letzten Jahren hat sich die Lage bei einem der Verbände zugespitzt, die Probleme wurden nur noch sehr mühsam aufgearbeitet.

Grundsätzlich ist in den Statuten der Verbände festgelegt, dass der für das Führerschein- und Prüfungswesen verantwortliche Referent dem Präsidium des Verbands angehört. Dies wiederum hat zur Folge, dass er de facto vom Präsidenten bestimmt wird, nicht aber einer freien Wahl unterliegt. Es gibt keinerlei Gewähr, dass der Referent Fachmann ist oder entsprechende Erfahrung vorweisen kann. Der Präsident wiederum, der in der Regel von den speziellen Fragestellungen im Prüfungs- und Führerscheinwesen wenig betroffen ist, ist selbst kein Fachmann auf diesem Gebiet, und er wird von der Generalversammlung gewählt und bestätigt, die selbst wiederum zum überwiegenden Großteil aus Laien im Prüfungs- und Führerscheinwesen besteht.

Es ist eine in den Statuten definierte Tatsache – und es wird auch immer wieder darauf hingewiesen, dass eine Teilnahme an einem Arbeitsbeirat im Führerscheinwesen vom Präsidium bestimmt wird, dass Beschlüsse in diesem Beirat der Genehmigung des Präsidiums bedürfen, dass das Präsidium andererseits über die Beschlüsse des Beirats hinweg Entscheidungen treffen kann und diesen Beirat – ebenso wie den Referenten - nicht einmal informieren muss. Klar wird dadurch auch, dass die Auswahl von Prüfern hierdurch ebenfalls einer ganz persönlichen Entscheidung unterliegt.

Diese Problematik wurde urgent, sodass in einer Generalversammlung des ÖSV ein Antrag eingebracht und mit überwältigender Mehrheit beschlossen wurde, dass das Präsidium eigene Entscheidungen zum Prüfungswesen dem betroffenen Referenten und den Beiräten mitteilen und die Ursachen erklären muss. Dieser Beschluss wurde allerdings nicht umgesetzt.

Tatsache ist heute, dass das Prüfungswesen in den Händen von Personen liegt, die von Nichtfachleuten bestellt werden und die klar weisungsgebunden arbeiten müssen. Die Fachbeiräte werden ebenso nach persönlichem Dafürhalten bestellt und keiner Prüfung unterzogen; ihre Entscheidungen und Beschlüsse haben empfehlende Wirkung, aber keinerlei Verbindlichkeit.

Diese Situation ist insofern sehr unbefriedigend, als das einerseits das Prüfungswesen für die Verbände durch das Einheben von Kostenbeiträgen einen bedeutenden kommerziellen Faktor darstellt, andererseits die Vergabe von Prüferlizenzen eine nicht unbedeutende gesellschaftliche Bedeutung im Jachtsport hat, da das Amt eines Prüfers doch mit einigem Prestige verbunden ist. Jedenfalls muss befürchtet werden, dass diese Konstruktion im Sinne von Unabhängigkeit und Unbefangenheit keine sehr gute Optik hat und dass die Neutralität und die Objektivität von Prüfungen und Prüfern immer wieder in Frage gestellt werden könnte.

Um diesen Mangel zu beheben und um den technisch hohen Standard des Prüfungswesens in Österreich zu erhalten, wäre eine andere rechtliche Basis des Gesamtsystem wünschenswert.

Eine Herauslösung des System aus dem direkten Einflussbereich der Verbände würde jedenfalls eine bedeutende Verbesserung der Objektivität und eine Einschränkung der Willkür darstellen.

Eine Konstruktion, bei der eine Gruppierung von unabhängigen Prüfern von einer unabhängigen Instanz ausgewählt, geprüft und zertifiziert würde – etwa ähnlich den Gerichtssachverständigen – würde dem Wunsch nach Neutralität sehr entgegenkommen.

Prüfungen zur Aufnahme in die Liste der zertifizierten Prüfer könnten neutral und unabhängig definiert und von einer unabhängigen Kommission durchgeführt werden. Damit wäre jeder Verdacht einer möglichen Gegenleistung für die Aufnahme in die Liste entkräftet. Es müssten Bedingungen und Vorschriften zur Zulassung zur Prüfung definiert werden, die auf die praktischen Notwendigkeiten und eventuellen Bedarf Rücksicht nehmen. Die Prüfer hätten – wie Gerichtssachverständige – Standesregeln, die sie einhalten müssten, wobei eine Missachtung zur Streichung aus der Liste führte. Ein Vorschlagsrecht zur Aufnahme sollte es nicht geben, die Anträge wären vom Interessenten selbst zu stellen. Eine Entscheidung über die Aufnahme wäre nur von der Prüfungskommission aufgrund technischer und fachlicher Eignung zu treffen.

Ein wesentlicher Aufwand im heutigen System entsteht durch die große Vielzahl von einzelnen Prüfungen, da jede Ausbildungsstätte eigene Termine anmeldet und Prüfungskommissionen vorschlägt. Diese Schwierigkeit ließe sich durch die periodische Abhaltung von größeren Prüfungen zu im vorhinein bestimmten Terminen beheben.

Für gewisse Regionen würden Prüfergremien zusammengestellt und von diesen in einem Jahreskalender fixe Prüfungstermine vorgegeben, zu denen sich Kandidaten – mit einer gewissen Vorlaufzeit – selbständig anmelden. Für diese Prüfungen werden dann aus diesen (regionalen) Prüfergremien wechselnd Prüfer als Kommissionen den einzelnen Terminen und Veranstaltungen zugeteilt. Die Prüfungskommission stellt dann unter Leitung eines Obmanns Bestätigungen über den Prüfungserfolg aus.

Praktische Prüfungen könnten ähnlich organisiert werden, wobei Boote für die einzelnen Veranstaltungen vom regionalen Prüfergremium nach Einlangen von Anmeldungen und entsprechenden Anzahlungen gechartert würden. Auch hier wäre der Vorteil, dass die Kosten jedenfalls von vornherein bekannt wären, und dass die Prüfung außerhalb der Ausbildungsstätte ablaufen könnte. In den Charterkosten wären Kosten für einen unabhängigen verantwortlichen Schiffsführer enthalten. Um einen einheitlichen Standard bei Booten zu erreichen, wären uU. Eigenschaften für „prüfungstaugliche“ Boote zu definieren, ev. sogar Boote zu zertifizieren.

Die Bestätigungen über eine bestandene Theorie- und eine bestandene Praxisprüfung könnten als Antrag zur Ausstellung eines Befähigungsausweises durch die Staatsdruckerei dienen.

Zur Schlichtung von Streitigkeiten könnte ein Schiedsgericht aus der Prüferliste von Fall zu Fall zusammengestellt werden.

Die Tätigkeit der Prüfer sollte – ähnlich wie bisher – auf ehrenamtlicher Basis geschehen, wobei wirkliche Kosten abgegolten werden. Dabei wäre der Ort der Prüfung vom Prüfergremium nach ökonomischen Grundsätzen zu bestimmen, wodurch exorbitante Reisekosten wegfallen würden. Da solche Kosten zumindest für Monate im voraus abschätzbar wären, könnte über einen gewissen Zeitraum mit fixen Kosten pro Kandidat gerechnet werden. Über eine Ausgleichskassa könnten Unterschiede ausgeglichen werden.