

Kommentare zum Begutachtungsentwurf vom 14.1.2015

xxx. Verordnung: Prüfungsordnung Jachtführung (PrOJacht)

Kotnig, 23.1.2015

Seite 3, § 8

(8) Gemäß Abs. 1 gelten als l o g b u c h ä h n l i c h e A u f z e i c h n u n g e n Aufzeichnungen mit folgendem Mindestinhalt:

- a) die für die Fahrt maßgeblichen meteorologischen und navigatorischen Angaben (z.B. Windrichtung und -stärke, Kurse, Wegpunkte, zurückgelegte Strecken, Gezeiten);

Das Wort „Wegpunkt“ bezeichnet in der Navigation einen Punkt einer geplanten Route, der nicht notwendig erreicht werden muss. Essentiell sind hingegen die erreichten Standorte, sodass statt "Wegpunkte" der Ausdruck "Positionen" vorgeschlagen wird.

Seite 4, § 9

(3) Befangenheit ist insbesondere anzunehmen, wenn die Prüferin bzw. der Prüfer

1. in einem entlohnten arbeits- oder werkvertraglichen Verhältnis zu einer Prüfungsorganisation, unabhängig von einer Bestellung durch eine solche, zu einer mit der Ausbildung zur Jachtführung befassten Einrichtung oder zur Bewerberin bzw. zum Bewerber steht;

Ein wesentlicher Aspekt der Prüfertätigkeit ist die regelmäßige, intensive Beschäftigung mit dem theoretischen und dem praktischen (Prüfungs-)Stoff in allen seemännischen Bereichen. Dies ist hauptsächlich bei Ausbildern gegeben. Durch die Formulierung

in einem entlohnten arbeits- oder werkvertraglichen Verhältnis zu einer mit der Ausbildung zur Jachtführung befassten Einrichtung

werden sämtliche Ausbilder von Ausbildungsstätten aus den Reihen der Prüfer ausgeschlossen. Dies ist aus mehreren Gründen nicht wünschenswert, besonders aber auch deshalb, weil dann ein Großteil der Personen, die die geforderte Qualifikation erfüllen, nicht mehr als Prüfer zur Verfügung stünden. Andererseits führt dies auch zu einer Ungleichbehandlung gegenüber Ausbildern aus den Reihen der gemeinnützigen Vereine. Als befangen wird wohl nur ein Mitarbeiter einer Ausbildungsstätte, die an der Ausbildung der Bewerberin oder des Bewerbers beteiligt war, zu betrachten sein. Dies geht aus dem Text nicht hervor.

Seite 5, § 14

3. für den Fahrtbereich 3:

- a)
- b) eine Fahrt mit einer Dauer von mindestens 30 Stunden ohne Unterbrechung; innerhalb dieses Zeitraums müssen insgesamt mindestens 10 Stunden außerhalb des Fahrtbereichs 2 zurückgelegt werden;

Die Vorgabe von 30 Stunden ist nicht ausreichend. Hinter der Bestimmung steht das Ausbildungsziel, den zukünftigen Schiffsführer im Fahrtbereich 3 mit Vorbereitungen und

Tätigkeiten auf Langfahrten vertraut zu machen. Wesentlicher Teil davon ist die Einhaltung einer Wachabfolge, die inklusive Ruhepausen einzuhalten ist. Eine Dauer von 30 Stunden bedingt die Ruhepause nicht notwendig, weshalb eine solche Fahrt das wesentliche Ziel verfehlt. Die vorgeschlagene Mindestdauer ist 50 Stunden, in denen die gesamte tägliche Wachabfolge 2 Mal zu durchlaufen ist. Die Fahrt sollte zum Großteil außerhalb von Landsicht erfolgen, weshalb mindestens 20 Stunden außerhalb des Fahrtbereichs 2 absolviert werden sollten.

Seite 5, § 14

4. für den Fahrtbereich 4:
 - a)
 - b) eine Fahrt mit einer Dauer von mindestens 30 Stunden ohne Unterbrechung; innerhalb dieses Zeitraums müssen insgesamt mindestens 10 Stunden außer Landsicht zurückgelegt werden;

Im Fahrtbereich 4 ist die Vorgabe von einer Fahrt über 50 (bzw. 30) Stunden nicht sinnvoll, da die Lernziele laut Z4 lit d in der Fahrt über 500 Meilen inkludiert sind.

Seite 6, § 16

- (2) Die Kartenarbeit muss mindestens umfassen:
 1. für den Fahrtbereich 1:
 - a) Berechnung des Kurses durch das Wasser (KdW) aus dem Magnetkompasskurs (MgK) unter Berücksichtigung der Missweisung (MW);

Bei einer Berechnung eines Kurses aus der Kompassanzeige - unter Vernachlässigung der Deviation (ABL) unter Berücksichtigung der Missweisung entsteht ein Kurs mit der Bezeichnung „rechtweisender Kurs (rwK)“. Dieser Kurs entspricht im allgemeinen nicht dem Kurs durchs Wasser. Es wird empfohlen, die Bezeichnung zu ändern.

Seite 6, § 16

- (2) Die Kartenarbeit muss mindestens umfassen:
 1. für den Fahrtbereich 1:
 - a)
 - b) Berechnung des MgK aus dem KdW unter Berücksichtigung der MW;

Ein „Kurs durchs Wasser“ ist durch Anbringung der „Beschickung für Wind (BW)“ in einen rechtweisenden Kurs umzurechnen, dieser wieder durch Anwendung der Missweisung und der Deviation (ABL) auf einen Kompasskurs. Es wird empfohlen, die Bezeichnungen zu ändern.

Seite 6, § 16

2. für den Fahrtbereich 2:
 - a) Berechnung des KdW aus dem MgK unter Berücksichtigung von MW, Ablenkung (ABL), Beschickung für Strom (BS) und Beschickung für Wind (BW);

Sollten bei einer Kursberechnung die Berichtigungen MW, ABL, BS, BW angebracht werden, so handelt es sich beim Resultat um den sogenannten „Kurs über Grund (KüG)“. Unter Anwendung

der „BS“ entsteht jedenfalls ein Kurs über Grund, sodass die oben genannte Anforderung falsch ist. Die Reihenfolge der Anwendung der Berichtigungen ist essentiell; es wird deshalb vorgeschlagen, die oben angeführte - falsche - Reihenfolge zu ändern: Berücksichtigung von Ablenkung (ABL), Missweisung (MW), Beschickung für Wind (BW), Beschickung für Strom (BS).

Seite 6, § 16

2. für den Fahrtbereich 2:
 - a)
 - b) Berechnung des MgK aus dem KdW unter Berücksichtigung von MW, ABL, BS und BW;

Analog zu 2. a) (wie oben) wird vorgeschlagen: Berechnung des MgK aus dem Kurs über Grund (KüG) unter Berücksichtigung von BS, BW, MW, ABL.

Seite 7, § 16

3. für den Fahrtbereich 3 zusätzlich zu den Aufgaben für den Fahrtbereich 2 mindestens eine der folgenden Aufgaben:
 - a) Berechnung des MgK aus dem Kurs über Grund (KüG) unter Berücksichtigung von MW, ABL, BS und BW sowie der Angaben des Gezeitenstromes in der Seekarte;

Diese Aufgabenstellung ist - bis auf die dort falsche Bezeichnung „KdW“ - dieselbe wie in § 16 2. b), wes halb sie hier entfallen sollte. Jedenfalls müsste aber das Wort „zusätzlich“ aus Zeile 1 gestrichen werden.

Seite 7, § 16

4. für den Fahrtbereich 4 zusätzlich zu den Aufgaben für den Fahrtbereich 2 und 3:
 - a) mindestens drei der folgenden Aufgaben:
 - Bestimmung der Indexberichtigung;
 - Konstruktion einer Standlinie unter Verwendung der Sonne;
 - Konstruktion einer Standlinie unter Verwendung des Mondes;
 - Konstruktion einer Standlinie unter Verwendung eines Planeten;
 - Konstruktion einer Standlinie unter Verwendung eines Fixsterns;
 - Versegeln einer Standlinie;
 - astronomische Ablenkungskontrolle.

Die oben angeführten Ziele beschreiben den Komplex der astronomischen Navigation nur unzureichend. Die Bestimmung der „Indexberichtigung“ ist keine separate Aufgabe im Sinne der obigen Aufzählung. Eine Kartenaufgabe, die auf die oben genannten Punkte reduziert wird, ist nicht geeignet, die theoretischen Fähigkeiten zur astronomischen Navigation zu überprüfen. Jedenfalls aber kann eine Wahlfreiheit nur unter den Himmelsobjekten angeboten werden. Vorgeschlagen wird etwa:

Es müssen folgende Aufgaben enthalten sein:

- Umwandlung einer Sextantenhöhe in eine beobachtete Höhe, mindestens für Sonne und Mond
- Ermittlung einer Mittagsbreite
- Konstruktion von mindestens 2 Standlinien aus Höhen wahlweise folgender Himmelskörper: Sonne, Mond, Planet, Fixstern
- Ermittlung einer Position durch Versegeln astronomischer Standlinien
- astronomische Ablenkungskontrolle

Seite 7, § 16

(4) Der den Bewerberinnen und Bewerbern zur Beantwortung vorgelegte Fragenkatalog muss mindestens folgende Anzahl von Fragen umfassen:

1. für den Fahrtbereich 1: 40 Fragen;
2. für den Fahrtbereich 2: 60 Fragen;
3. für den Fahrtbereich 3: 80 Fragen;
4. für den Fahrtbereich 4: 100 Fragen.

Im Sinne der Klarheit der Verordnung wird vorgeschlagen, folgenden Satz einzufügen:

Dabei können die Fragenkataloge höherer Fahrtbereiche auch Fragen der niedrigeren Fahrtbereiche umfassen, jedoch nicht mehr als die vorgeschriebene Anzahl im jeweils niedrigeren Bereich.

Seite 9, § 17

(3) Die praktische Prüfung ist in Form einer Prüfungsfahrt abzuhalten, die je Bewerberin bzw. Bewerber mindestens folgenden Kriterien entsprechen muss:

1.
.....
2. für den Fahrtbereich 2 und 3:
 - a)
 - b)
 - c)
 - d) mindestens fünf Aufgaben aus dem Abschnitt B des Lernzielkatalogs „Praxis“ gemäß **Anlage 3**;

Die Wahlfreiheit von 5 beliebigen Aufgaben aus dem Abschnitt B ist nicht angemessen, da die Aufgaben völlig verschiedene Bereiche der Navigation betreffen. Terrestrische Bestimmung der Position, Koppelnavigation und Hafeneinsteuerung bei Nacht sind keinesfalls Aufgaben, die durch andere ersetzt werden können, sie müssen von jedem Bewerber einwandfrei erledigt werden können. Vorgeschlagen wird: „mindestens fünf Aufgaben aus dem Abschnitt B des Lernzielkatalogs „Praxis“ gemäß **Anlage 3**, wobei mindestens ein Mal die Position terrestrisch festgestellt werden muss und mindestens eine Hafeneinsteuerung bei Nacht durchgeführt werden muss. Die gesamte Navigation ist ständig durch Koppelnavigation zu überprüfen.“

Seite 9, § 17

3. für den Fahrtbereich 4:
 - a) Dauer mindestens fünf Tage;
 - b) Fahrtstrecke mindestens zu einem Viertel außerhalb des Fahrtbereichs 1;
 - c) Fahrtstrecke mindestens zu 10 vH außer Landsicht;

- d) eine ununterbrochene Fahrt von mindestens 30 Stunden;
- e) mindestens zwei Nachtansteuerungen;
- f) mindestens sieben Hafenmanöver aus dem Abschnitt A.1, mindestens drei Manöver aus dem Abschnitt A.2 und mindestens drei Manöver aus dem Abschnitt A.5 des Lernzielkatalogs „Praxis“ gemäß **Anlage 3**;
- g) mindestens sieben Aufgaben aus dem Abschnitt B des Lernzielkatalogs „Praxis“ gemäß **Anlage 3**, davon mindestens zwei ausschließlich dem Fahrtbereich 4 zugeordnete Aufgaben;
- h) mindestens fünf Aufgaben aus dem Abschnitt C des Lernzielkatalogs „Praxis“ gemäß **Anlage 3**, davon mindestens eine ausschließlich dem Fahrtbereich 4 zugeordnete Aufgabe;
- i) mindestens zwei Aufgaben aus den Abschnitten D.1 und D.2, davon mindestens eine ausschließlich dem Fahrtbereich 4 zugeordnete Aufgabe, sowie zwei Aufgaben aus dem Abschnitt D.3 des Lernzielkatalogs „Praxis“ gemäß **Anlage 3**;
- j) für Befähigungsausweise für Segeljachten zusätzlich mindestens vier Aufgaben aus dem Abschnitt A.3 des Lernzielkatalogs „Praxis“ gemäß **Anlage 3**, davon mindestens zwei ausschließlich dem Fahrtbereich 4 zugeordnete Aufgaben;

„a) Dauer mindestens fünf Tage;“: Die Dauer von 5 Tagen erscheint aus prüfungstechnischer Sicht zu groß bemessen. In der Regel wird mit 3 bis 4 Tagen das Auslagen gefunden. Es wird empfohlen, die Mindestdauer auf 72 Stunden zu reduzieren.

„b) Fahrtstrecke mindestens zu einem Viertel außerhalb des Fahrtbereichs 1;“ und

„c) Fahrtstrecke mindestens zu 10 vH außer Landsicht;“: Da eine Mindeststrecke nicht vorgegeben ist, erscheint die Forderung nach Teilen davon nicht sinnvoll. Es wird empfohlen, im Rahmen einer FB4-Prüfung den Fahrtbereich 2 zu verlassen und mindestens 6 Stunden außerhalb des FB2 zu verbleiben, wodurch auch die Forderung nach Navigation außerhalb von Landsicht erfüllt ist.

„d) eine ununterbrochene Fahrt von mindestens 30 Stunden;“: Eine Forderung nach einer „ununterbrochenen Fahrt von mindestens 30 Stunden“ erscheint aus prüfungstechnischer Sicht als völlig unangebracht. Es erschließt sich nicht das prüfungswirksame Ziel einer solchen Forderung. Es wird empfohlen, diesen Punkt ersatzlos zu streichen.

„e) mindestens zwei Nachtansteuerungen;“: Aus prüfungstechnischer Sicht ist eine zweite Nachteinsteuerung völlig entbehrlich; es wird empfohlen, auf die Forderung nach einer Nachteinsteuerung zu reduzieren.

Zu den Anforderungen f) - i): Die Wiederholung einer praktischen Prüfung zum Fahrtbereich 2 im Zuge einer praktischen Prüfung zum Fahrtbereich 4 erscheint weder aus prüfungstechnischer noch aus menschlicher Sicht sinnvoll. Die Qualität der Prüfung kann durch mehrfache Wiederholung von Prüfungsmanövern nicht gesteigert werden.

Insgesamt erscheint die gesamte Ziffer 3: „3. für den Fahrtbereich 4:“ als wenig geeignet, den Ablauf einer praktischen Prüfung zum Fahrtbereich 4 zu regulieren. Eine Referenz auf Punkte des Lernzielkatalogs „Praxis“ gemäß **Anlage 3**, mit Hinweis auf „ausschließlich dem Fahrtbereich 4 zugeordnete Aufgaben“ ist schon deshalb nicht zielführend, weil die Zuordnung elementarer seemännischer und navigatorischer Aufgaben zum Fahrtbereich 4 verfehlt ist. Es wird deshalb vorgeschlagen, den gesamten Absatz zu streichen und durch folgenden Text zu ersetzen:

a) Dauer mindestens 72 Stunden, wobei im Zuge der Prüfungsfahrt der Fahrtbereich 2 verlassen werden muss und sich das Boot über mehr als 6 Stunden außerhalb des Fahrtbereichs 2 befinden muss;

b) mindestens eine Nachteinsteuerung;

c) Feststellung mindestens einer hinreichend genauen Bootsposition mit ausschließlich astronomischen Mitteln, nachdem der Fahrtbereich 2 verlassen wurde und das Boot sich außer Landsicht befindet.

d) Durchführung aller im Rahmen des Schiffsbetriebs während der Fahrt anfallenden seemännischen und navigatorischen Aufgaben in einer dem Fahrtbereich 4 entsprechenden

Ausprägung und Qualität;

e) mindestens 2 Aufgaben aus dem Abschnitt D des Lernzielkatalogs unter besonderer Berücksichtigung der Situation im Fahrtbereich 4.

Seite 9, § 17

(4) Die Prüfungsorganisationen haben dafür zu sorgen, dass über die Gesamtheit der von ihnen durchgeführten praktischen Prüfungen alle Aufgaben aus dem Lernzielkatalog „Praxis“ gemäß **Anlage 3** in annähernd gleicher Verteilung gestellt werden.

Die Vorschrift, dass „ Die Prüfungsorganisationen [...] dafür zu sorgen [haben], dass über die Gesamtheit der von ihnen durchgeführten praktischen Prüfungen alle Aufgaben aus dem Lernzielkatalog „Praxis“ gemäß **Anlage 3** in annähernd gleicher Verteilung gestellt werden.“ kann nicht empfohlen werden, da die einzelnen Aufgaben verschiedene Bedeutung haben und deshalb auch von zum Teil völlig verschiedener Wichtigkeit sind. Eine gleichwertige Verwendung im Rahmen von praktischen Prüfungen führt zu einer realitätsfernen Gewichtung und sollte deshalb vermieden werden. Es fragt sich außerdem, in welcher Form eine Prüfungsorganisation dafür sorgen soll, da es ja Prüferinnen und Prüfern nach § 9 (1) nicht gestattet ist, Weisungen entgegenzunehmen. Es wird empfohlen, Ziffer (4) ersatzlos zu streichen.

Seite 9, § 17

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

Der Entfall der praktischen Prüfung für Fahrtbereich 3 ist ein grober Mangel des Prüfungssystems. Er führt dazu, dass unzureichend erfahrene Bewerber den Befähigungsausweis für Fahrtbereich 3 erhalten. Es wird empfohlen, Ziffer (5) ersatzlos zu streichen.