

Vergleich Yachtmaster Offshore mit SSS

Einleitung

Der Deutsche Segler Verband (DSV) hat seit dem 1. Januar 2017 eine neue Prüfungsordnung für die praktische Prüfung zum Sport-See-Schifferschein (SSS) erlassen.

Noch gibt es keine Erfahrungsberichte, wir wollen aber mit diesem Beitrag die Angst vor der neuen Regelung nehmen.

In der Diskussion um den SSS wird auch immer wieder die Frage debattiert, was die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen dem SSS und dem Yachtmaster Offshore der Royal Yachting Association (RYA) aus Grossbritannien sind. Kurze Antwort: SSS und der Yachtmaster entsprechen einander, wenn man beim Yachtmaster das Commercial Endorsement mit erwirbt. Dann berechtigen beide zum kommerziellen Führen von Booten.

Allerdings sind die Wege dorthin unterschiedlich, die im Folgenden ebenfalls beschrieben werden.

Zulassungsvoraussetzungen zu Prüfungen

Die **Zulassungsvoraussetzungen** zu Prüfungen der RYA und des DSV unterscheiden sich fundamental.

Die RYA fordert dezidierte Meilennachweise und mindestens die Hälfte in Tidegewässern, Nachtfahrten werden vorgeschrieben etc.

<http://www.rya.org.uk/courses-training/exams/Pages/what-is-an-rya-yachtmaster.aspx>

Diese Meilennachweise werden während des Prüfungstörns zwischen Prüfer und Prüfling besprochen und falsche Nachweise werden schnell als solche erkannt.

Der DSV fordert noch nicht einmal halb so viele Meilen Vorerfahrung und wann und wo gesegelt wurde ist sowieso egal.

Das ist der entscheidende Punkt der Zulassung in Deutschland: zahlreiche Meilennachweise entsprechen vermutlich nicht dem tatsächlichen Geschehen des dokumentierten Törns und können durch den DSV als solche nicht erkannt werden. Papier ist geduldig und ein Prüfer fragt nicht mehr nach - zugelassen ist zugelassen

<http://www.dsv.org/ausbildung/sportbootfuehrerscheine/sportseeschifferschein/>

Vergleich Prüfungsablauf RYA vs. DSV

Auswahl der Prüfer der RYA:

Aus einer Liste der Royal Yacht Association (RYA) wählt sich der Veranstalter des Prüfungstörns selbst einen Prüfer aus, oft wird derselbe Prüfer über die Jahre an Bord gebeten. Eine Theorieprüfung kann vorab erworben werden, kann aber auch an Bord während des Praxisteils erledigt werden; keine Kenntnisse über Radar erforderlich.

Auswahl der Prüfer des DSV:

Die Zentrale Verwaltungsstelle im DSV entsendet zwei Prüfer, wer prüft ist nicht bekannt. Theorie- und Praxisprüfung sind getrennt obligatorisch; Radar ist Pflicht.

Prüfungsablauf der RYA:

Der Prüfer der RYA ist ein stiller Beobachter während der gesamten Prüfungszeit- und das können bei vier Prüflingen schon mal 2 Tage/Nächte werden.

Es wird eine kurze Aufgabe beschrieben (ablegen, auslaufen, dieses Ziel ansteuern) und deren Ausführung beobachtet, nicht kommentiert, aber umfassend dokumentiert - nicht nur das Handeln des Prüflings 'on duty', sondern auch der anderen Prüfungsteilnehmer.

Während des Prüfungsverlaufes fällt eine Boje in's Wasser, fällt das GPS aus, zieht dichter Nebel auf (der Prüfling koppelt unter Deck ohne GPS) oder ein Besatzungsmitglied verletzt sich simuliert. Das Verhalten des Prüflings bleibt unkommentiert durch den Prüfer - der schreibt sein Protokoll und informiert am Ende des Prüfungstörns, nachdem alle Prüflinge gefahren sind, jeden einzeln in einem individuellen Gespräch über seine Notizen ihn/sie betreffend und welche Empfehlung der Prüfer der RYA geben wird (bestanden/nicht bestanden)

Prüfungsablauf des DSV:

Die Prüfer des DSV prüfen getrennt an Deck (Manöver, Sicherheit) und unter Deck (Sicherheit, Seemannschaft, Navigation, Wetter). Beide Prüfer müssen sich einig sein, wenn ein Prüfling durchfallen soll. Geprüft wird immer nur 'der Prüfling'; ob die übrigen Prüfungsteilnehmer etwas können oder nicht bleibt unberücksichtigt.

Ein Prüfungsprotokoll, das veröffentlicht ist, wird abgearbeitet und ähnelt den Anforderungen der RYA, allerdings gibt es keine Zeitvorgaben.

Das Handeln des Prüflings soll ganzheitlich richtig sein und nicht mehr oder weniger zufällig zum richtigen Ergebnis führen.

Nach der neuen Prüfungsordnung muss der Prüfer schriftlich beurteilen, ob ein Manöver fachlich richtig gefahren worden ist und nicht 'nur' zum gewünschten Ergebnis geführt hat, aber der Weg dahin falsch bis gefährlich war.

Es ist schlicht falsch, dass beispielsweise ein richtig gefahrenes Boje-über-Manöver im ersten Versuch klappen muss. War das Manöver richtig gedacht und durchgeführt, aber das Boot zu schnell für eine sichere Aufnahme gibt es natürlich einen zweiten Versuch. Wichtig ist, dass es auch einen Plan für eine tatsächliche Aufnahme eines Menschen gibt! Wer jetzt als Ausbilder noch weiter ohne Dummy übt, riskiert (völlig zu Recht) das nicht-bestehen seiner Kunden in der Prüfung.

Zusammenfassung

Die **RYA** entsendet einzelne Prüfer, die die Prüfungscrow über einen langen Zeitraum begleiten, beobachten und dokumentieren. Der Prüfer entscheidet nach dem Grundsatz "Würde ich meine Familie diesem Skipper anvertrauen?".

Sie/Er hat alle Zeit der Welt, Prüfungsstress baut sich meist in den ersten Stunden ab, der Prüfer lässt segeln, Fehler machen (auch auflaufen und trotzdem positives bestehen der Prüfung sind möglich) und guckt zu.

Dies ist vielleicht der Erfolg der RYA: jeder Prüfungsteilnehmer wird wahrgenommen und bekommt eine umfassende mündliche Beurteilung am Ende. Niemand hat das Gefühl, der Prüfer 'reißt' eine Prüfung ab und will schnell wieder nach Hause.

Der **DSV** entsendet zwei Prüfer - grundsätzlich fairer. Der Prüfungsablauf ist vorgegeben durch eine gesetzliche Regelung (fairer, weil bekannt) und vielleicht nach der neuen Regelung nicht mehr so starr wie bisher. Die deutsche Prüfung ist wesentlich hektischer und kürzer (top oder flop); der Prüfungsdruck herrscht permanent.

Und aus der Praxis leider: deutsche Prüfer kommentieren gelegentlich, fangen gar an zu unterrichten und sind oft wenig bis gar nicht didaktisch geschult im Umgang mit Prüfungssituationen. Sicher Einzelfälle, aber vorhanden - aus den Prüfungen der RYA ist ein solches Fehlverhalten bisher noch nicht berichtet worden.

Unsere Erfahrungen bei der Yachtschule Eichler

Wer einen SSS sicher bestanden hat, viel im Tiderevier fährt, sich vernünftig auf einen Törn nautisch vorbereitet und gute Grundkenntnisse Englisch (eben auch Fachsprache!) hat, kann mühelos den Yachtmaster Offshore bestehen.

Umgekehrt gilt das auf keinen Fall! Eine SSS-Theorieprüfung erfordert wesentlich detailliertes Wissen als es die RYA fordert. Zahlreiche unserer Kunden haben mit vorhandenem SSS gut den Yachtmaster geschafft, aber zahlreiche Yachtmasterinhaber haben wir umfassend nachschulen müssen, damit sie SSS bestehen.

Empfehlungen

- Sie brauchen einen Schein professionell? - Ihre Nationalität ist deutsch, also SSS.
- Sie brauchen den Schein professionell für's Ausland? - SSS und ggf. den Yachtmaster Offshore
- Sie brauchen keinen Schein, wollen aber die Kenntnisse erwerben? Es ist egal, aber der Yachtmaster setzt grundlegende Englischkenntnisse und ein fundiertes Wissen über Tiden (Berechnung, Manöver, Navigation) voraus.
- Wenn Sie beide Scheine erwerben wollen bzw. es sich in England leichter machen wollen: erst SSS und dann nach England!