

Alle Rechte vorbehalten. Sämtliche Dokumente, sowie Teile davon sind urheberrechtlich geschützt und dürfen ohne schriftliche Erlaubnis der Swiss Yachting Association in keiner Form reproduziert werden.

Copyright © 2025 by Swiss Yachting Association

V2.0

Inhaltsverzeichnis

Einführung	4
Die besondere Rolle des Schiffsführers	5
Die Ausbildung zum Schiffsführer in der Schweiz	6
Führerausweis Kategorie A.....	6
Führerausweis Kategorie D	6
Amtliches Radarpatent bzw. amtliche Radarfahrtberechtigung.....	7
Hochseeausweis.....	7
Die Ausbildung zum Schiffsführer im Ausland	12
England	12
Deutschland	14
Italien.....	17
Frankreich.....	17
Megayacht-Befähigungszeugnisse.....	19
Seefunkzeugnisse.....	21
Pyrotechnischer Fachkundenachweis	22
Das Ausbildungsschema für Bootslehrer- und Segellehrer in der Schweiz.....	23

Einführung

Während es in der Berufsschifffahrt mit den „Standards of Certification and Watchkeeping (StCW 95)“ genaue international vereinheitlichte Regelungen zum Besetzungsbild und den Qualifikationen der Bordbesatzung gibt, findet man in der Freizeitschifffahrt international sehr unterschiedliche Ausbildungs- und Führerausweissysteme vor. Nationen mit eigenen Meeresküsten haben traditionell ein detailliertes Ausbildungsgerüst; dabei gibt es Ausbildungs- und Prüfungsangebote, welche amtlich vorgeschrieben sind und andere, die auf der freiwilligen Entscheidung des Schiffsführers basieren.

Die Boots- und Freizeitwirtschaft hegt oft den Wunsch nach niedrigen Eintrittsschwellen in den Bootssport und betreibt eine entsprechende Lobbyarbeit, doch die kommerziellen Interessen stehen den Sicherheitsanforderungen diametral gegenüber; manche Staaten verzichten gar auf eine Führerscheinplicht. Seriöse Charterfirmen handhaben den Nachweis der Befähigungszeugnisse demgegenüber recht streng und verlangen häufig über die gesetzlichen Landesbestimmungen zur Schiffsführung hinausgehende Befähigungszeugnisse.

In der Regel baut die Logik aller Führerscheinwesen auf der Annahme auf, dass sich der Umfang der benötigten Kenntnisse erhöht, je weiter sich eine Crew hinauswagt, was jedoch nicht impliziert, dass das Navigieren auf Binnengewässern oder in küstennahen Gewässern einfacher und gefahrloser ist als auf offener See.

Der Bootssport wird für viele zu einer Passion, der sie ihr Leben lang nachgehen und so trifft man auf den privat genutzten Yachten viele Schiffsführer, die sich in den Jahren ihrer Seefahrt ein fundiertes nautisches Wissen und Können angeeignet haben, welches weit über das gesetzlich geforderte Mass hinausgeht. So mancher sieht im Yachtsportsektor auch eine berufliche Zukunft, sei es als Ausbilder oder in der gewerblichen Tätigkeit als Crewmitglied einer grösseren Privat- oder Charteryacht. Deswegen haben wir in diesem Kapitel auch beschrieben, wie es nach dem Erwerb des Hochseeausweises mit der persönlichen „Skipper-Karriere“ weiter gehen kann.

Die besondere Rolle des Schiffsführers

Insgesamt sind 71 Prozent der Erdoberfläche der Ozeane und deren Nebenmeeren bedeckt. Wen nimmt es da Wunder, dass die Seefahrt zu den ältesten Tätigkeiten des Menschen gehört und bedeutende Teile der Welt vor allen durch die Seefahrer entdeckt wurden. Bereits im Jahr 7.000 vor Christus wurden hochseetaugliche Wasserfahrzeuge gebaut. Doch die glorreichen Geschichtstaten oder die oft beschriebene Windjammerromantik verhüllen den Blick für die zumeist recht spartanischen Verhältnisse an Bord und für die latent mitreisenden Gefahren, die vor allem von den Naturkräften ausgehen. Diesen kann man auf der offenen See besonders stark ausgesetzt sein.

Nur mit absoluter Besonnenheit der Schiffsführung und strenger Disziplin der Besatzung konnte und kann man den besonderen Herausforderungen auf See begegnen. Lange Zeit galt der Kapitän deshalb als „Master next God“. Die besondere Stellung des Kapitäns, verbunden mit der ihm übertragenen Verantwortung für die Besatzung, die Gäste und das Schiff, haben sich trotz des gesellschaftlichen Wandels und der Technisierung bis heute erhalten. Dies gilt in der Berufs- und Kriegsmarine ebenso wie in der Freizeitschiffahrt, in der man statt vom Kapitän häufig auch vom Schiffsführer oder vom Skipper spricht.

Auch die Schweiz unterscheidet sich in diesem Punkt nicht von den angestammten Seefahrer-nationen. In dem im Jahr 1953 erlassenen Bundesgesetz über die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge heisst es hierzu in Artikel 52: „Der Kapitän ist allein für die Führung des Seeschiffes verantwortlich. Der Kapitän führt das Seeschiff in Anwendung der anerkannten Regeln der Nautik und unter Befolgung der internationalen Übereinkommen und der für die Seeschiffahrt allgemein geltenden Gebräuche sowie der Vorschriften der Staaten, in deren Territorialgewässer sich das Seeschiff befindet. Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass sich das Schiff in seetüchtigem Zustand befindet und für die ganze Dauer der Reise gehörig ausgerüstet, bemannt und verproviantiert ist.“

In der Verordnung über die schweizerischen Jachten zur See von 1971 wird der Schiffsführer dem Kapitän in Artikel 16 gleichgestellt: „Die den Kapitän eines Seeschiffes betreffenden Bestimmungen des Seeschiffahrtsgesetzes, die auf schweizerische Jachten Anwendung finden, gelten für deren Schiffsführer und für den Eigentümer, wenn dieser das Schiff selbst führt oder keinen Schiffsführer bezeichnet hat.“

Dem Schiffsführer muss also ständig bewusst sein, dass er für das Schiff und seine Crew die Verantwortung trägt und bei entstandenen Schäden rechtlich belangt werden kann. Um seiner Verantwortung gerecht werden zu können, benötigt der Schiffsführer, neben einer ausgeprägten Sozialkompetenz und menschlichen Führungsqualitäten, in erster Linie ein grosses Mass an Erfahrung in der praktischen Schiffsführung, um auch in kritischen Situationen angemessen reagieren zu können. Eine fundierte theoretische Aus- und ständige Weiterbildung helfen ihm, um sich der einschlägigen Informationsquellen und probater Mittel bedienen zu können, die ihm eine sichere und effiziente Schiffsführung erleichtern.

Die Ausbildung zum Schiffsführer in der Schweiz

In der Schweiz ist das Befahren der Binnengewässer durch das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG), die Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (BSV), sowie der Verordnung über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern SAV und deren Ausführungsbestimmungen ABSAV geregelt. Diese sehen eine Führerausweispflicht sowohl für motorisierte Boote als auch für Segelboote vor:

Führerausweis Kategorie A

Dies ist der vorgeschriebene Ausweis für das Führen von motorisierten Booten mit mehr als 6 kW Antriebsleistung. In der Theorieprüfung sind fundierte Kenntnisse des Binnenschifffahrtsgesetzes BSG bzw. der Binnenschifffahrtsverordnung BSV und der Seemannschaft nachzuweisen. In der Praxisprüfung wird vom Kandidaten eine fehlerfreie Bootsführung verlangt, die er bei verschiedenen Anlage- und Hafenmanövern zu zeigen hat, zudem bekommt er Fragen zur Revierkunde gestellt. Das Mindestalter für die Anmeldung zur Prüfung beträgt 18 Jahre.

Führerausweis Kategorie D

Dies ist der vorgeschriebene Ausweis für das Führen von Segelbooten mit mehr als 15 m² Segelfläche. Die Theorieprüfung entspricht der des Führerausweises der Kategorie A. In der Praxisprüfung muss der Kandidat zeigen, dass er ein Segelboot sicher führen und die verlangten Manöver einschliesslich des Rettungsmanövers fehlerfrei umsetzen kann. Das Mindestalter für die Anmeldung zur Prüfung beträgt 14 Jahre.

Die Schweiz hat die alte ECE-Resolution Nr. 14 vom 29.01.1979 und die neue ECE-Resolution Nr. 40 vom 16. Oktober 1998 „Internationaler Ausweis zum Führen von Sportbooten und Vergnügungsschiffen“ der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen über die gegenseitige Anerkennung von Führerausweisen (die so genannte Gastregelung) angenommen. Die schweizerischen Binnenführerausweise werden somit in fast allen Nachbarstaaten bei Aufenthalt bis zu einer Dauer von maximal 12 Monaten anerkannt. Dies gilt aber nur auf den Binnenrevieren. Eine oft gehörte Auslegung, nach der ein Schweizer Binnenführerausweis auch an der Küste gilt, trifft nicht zu. Innerhalb der den Binnenrevieren vorgelagerten 12 sm-Zone genießt der jeweilige Küstenstaat Hoheitsrechte und kann eigene Gesetze und Verordnungen erlassen, die naturgemäss vom Binnenschifffahrtsrecht abweichen.

So ist ein Schweizer Skipper mit dem Führerausweis Kategorie A beispielsweise berechtigt die deutschen Binnenschifffahrtsstrassen zu befahren. Diese münden jedoch an definierten Stellen in die deutschen Seeschifffahrtsstrassen. Um letztere befahren zu dürfen benötigt der Schiffsführer ein weiterführendes Befähigungszeugnis, den Sportbootführerschein See (siehe Seite 12). Seitens des deutschen Ministeriums (BM VBW) heisst es zwar, dass es die Gastklausel Besuchern aus anderen Ländern gestattet mit dem im Heimatland vorgeschriebenen Befähigungsnachweis auch auf den Seeschifffahrtsstrassen ein Sportboot zu führen. Gemeint sind damit aber vergleichbare Führerscheine für Küstengewässer aus anderen Küstenstaaten, nicht jedoch reine Binnenführerausweise. Entsprechend heisst es weiter: „Die Anerkennung beziehungsweise Umschreibung schweizerischer Befähigungsnachweise in den amtlichen deutschen Sportbootführerschein See ist nicht möglich.“

Amtliches Radarpatent bzw. amtliche Radarfahrtberechtigung

Die Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (BSV vom 08. November 1978, Stand 15. März 2016) definiert den Begriff der Radarfahrt als eine Fahrt bei unsichtigem Wetter, bei der die Schiffsgeschwindigkeit grösser ist, als es die Sichtverhältnisse zulassen (Art. 2). Wer auf schweizerischen Gewässern oder Grenzgewässern eine Radarfahrt durchführen möchte, benötigt neben der vorgeschriebenen Ausstattung des Schiffes (Art. 55a) eine Berechtigung, die in den Führerausweis eingetragen wird. Dazu muss er eine Prüfung ablegen und entweder das amtliche Radarpatent oder die amtliche Radarfahrtberechtigung (Art. 88a) erwerben. Die Ausbildung und Prüfung erfolgt durch vom Bundesamt für Verkehr (BAV) dafür anerkannte Organisationen.

Die vorliegenden Ausbildungsunterlagen befassen sich in Kapitel 6 «Radar-Navigation» mit dem Thema der Radarnavigation, insoweit dieses Thema für die Küsten- und Hochseenavigation von Bedeutung ist. Radarnavigation, vor allem das Radarplotten, ist sowohl Thema bei der englischen Yachtmaster-Ausbildung (siehe Seite 12), als auch bei der deutschen Ausbildung zum Sportseeschifferschein SSSS und zum Sporthochseeschifferschein SHSS (siehe Seite 14). In der schweizerischen theoretischen Hochseeprüfung spielt sie bisher keine Rolle, die meisten Ausbildungs- und Charterschiffe verfügen jedoch über Radartechnik, so dass man dem Thema als angehender Skipper mit grosser Wahrscheinlichkeit bereits während der praktischen Ausbildung (den so genannten Seemeilen-Törns) begegnet.

Hochseeausweis

Die Einführung eines Küstenführerausweises ist in der Schweiz gesetzlich nicht verankert. Schiffsführer, die internationale Seegebiete ausserhalb der Binnengewässer befahren wollen, haben jedoch die Möglichkeit den Schweizer Hochseeausweis zu erwerben. Dieser ist zwingend vorgeschrieben, wenn sie eine Yacht unter Schweizer Flagge führen möchten. Geregelt wird dies im Seeschiffahrtsgesetz (SSG von 1953), in der Seeschiffahrtsverordnung von 1956 und in der Verordnung über die schweizerischen Jachten zur See (JVO von 1971). [Auch hier geht ausdrücklich hervor, dass das Führen einer Yacht unter Schweizer Flagge auf hoher See mit dem Binnen-Führerausweis der Kategorie A bzw. D nicht gestattet ist und der Schiffsführer über ein Fähigkeitszeugnis verfügen muss, welches er vor einer vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt mit Sitz in Basel anerkannten nautischen Vereinigung ablegen muss \(Art. 19\).](#)

Als solche empfiehlt sich die als Hochseesektion des Verbandes der Schweizerischen Motorboot- und Segelschulen (VSMS) tätige Swiss Yachting Association (SYA). Der VSMS wurde vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt (SSA) als Prüfungsstelle für den Schweizer Hochseeausweis anerkannt und hat diese Funktion im November 2014 aufgenommen. Zur Wahrnehmung der damit verbundenen Aufgaben hat der VSMS eine eigenständige Sektion mit dem Namen Swiss Yachting Association (SYA) gegründet.

In der SYA sind in der Hochseeausbildung tätige namhafte Ausbildungsstätten als Exekutiv- bzw. Konsultativmitglieder eingebunden und begleiten die inhaltliche Weiterentwicklung der theoretischen Hochseeprüfung und des praktischen Erfahrungsnachweises. Einige dieser Ausbildungsstätten bieten neben einer fundierten theoretischen Ausbildung auch Seemeilentörns in unterschiedlichen Revieren an. Offiziell von der SYA anerkannte Ausbildungsstätten dürfen das Logo „SYA-Training Center“ führen und sind auf der Website www.sya.ch namentlich aufgeführt.

Die zum Erwerb des Hochseeausweises vorgeschriebene Theorieprüfung wird von der SYA in allen Landesteilen in den drei Landessprachen deutsch, französisch und italienisch und auf Anfrage auch an ausländischen Standorten angeboten. Auf der Website der SYA (www.sya.ch) finden sich die aktuellen Prüfungstermine und -orte sowie weitere Informationen zu den Prüfungsvoraussetzungen und zum Prüfungsgeschehen.

Der Schweizer Hochseeausweis war früher als B-Schein bekannt. Seit der Revision der Hochseeausweisverordnung vom 01.10.2014 trägt er den Titel „**Swiss Certificate of Competence for Ocean Yachting**“; er berechtigt zum Führen von Yachten in den beiden Kategorien „unter Motor“ oder „unter Segeln“ in Küstengewässern und auf hoher See in weltweiter Fahrt. Der im Scheckkartenformat ausgegebene Ausweis entspricht den Vorgaben der UN Resolution Nr. 40 und wird von allen Unterzeichnerstaaten der Resolution anerkannt. Er gehört mit zu den, gemäss der Jacht-Verordnung (JVO), zwingend an Bord mitzuführenden Dokumenten.

Man kann die Prüfung zum Hochseeausweis bereits ab einem Mindestalter von 16 Jahren ablegen. Zum Erwerb dieses Hochseepatentes werden folgende Nachweise vorausgesetzt:

- **Führerausweis Kategorie A bzw. D** (oder gleichwertiges Patent)
- **Nothilfeausweis** (nicht älter als 6 Jahre)
- **Nachweis über ausreichendes Seh- und Farbumscheidungsvermögen** (nicht älter als 1 Jahr)
- **Nachweis über ausreichendes Hörvermögen** (nicht älter als 1 Jahr)
- **Bestandene Theorieprüfung**

In der Theorieprüfung werden fundierte Kenntnisse in den Themenbereichen

A – Navigation, Schiffsführung	B – Seemannschaft
C – Meteorologie	D – Seeschiffahrtsrecht
E - Medizin an Bord	F - Gezeitenkunde und
G - Praktische Arbeit in der Seekarte	verlangt.

Der von der SYA herausgegebene **Fragenkatalog** enthält zu den Kapiteln A bis E die Originalfragen, so wie sie sich auch in der Prüfung wiederfinden. Zu den Kapiteln F und G finden sich dort Beispielaufgaben, die von ihrem Typ und vom Lösungsweg den Prüfungsaufgaben entsprechen.

- **Praxisnachweis gemäss Fahrtennachweis**

Eine praktische Prüfung ist nicht vorgesehen, aber es ist ein Praxisnachweis gefordert. Für die Ausstellung „unter Segel“ sind 3 Wochen Seefahrt mit mindestens 18 Tagen auf See und 1.000 gefahrene Seemeilen, wovon 700 sm binnen 4 Jahren nach bestandener Theorieprüfung liegen müssen, gefordert. Die maximal anerkannten 300 sm Erfahrungsnachweise vor der Theorieprüfung müssen in den vier Jahren davor erworben worden sein.

Für die Ausstellung „unter Motor“ reichen hingegen 2 Wochen Seefahrt mit mindestens 10 Tagen auf See und 500 gefahrene See-meilen, wovon 400 sm binnen 4 Jahren nach bestandener Theorieprüfung liegen müssen.

Der praktische Erfahrungsnachweis soll über den so genannten Fahrtennachweis erfolgen. Hierbei handelt es sich um ein vom Schweizer Seeschiffahrtsamt abgenommenes Dokument in Heftform, welches ebenfalls über die SYA bezogen werden kann. Nachgewiesen werden sollen in dem Fahrtennachweis die zur Ausstellung des Hochseeausweises vorgeschriebenen „gesammelten“ Seemeilen sowie die aktive Mitwirkung bei unterschiedlichen Tätigkeiten an Bord und bei der Ausführung verschiedener Manöver.

Die aufgelisteten nautischen Kenntnisse und die sichere Durchführung der beschriebenen Manöver werden vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt (SSA) verlangt und müssen vom verantwortlichen Skipper des Törns mit Unterschrift bestätigt werden.

Die Bedingungen für die Theorie-Prüfung durch die Prüfungsstellen sind ebenfalls in der Hochseeausweisverordnung geregelt:

- Die Prüfungen zur Erlangung des Hochseeausweises werden durch Expertinnen und Experten der anerkannten Prüfungsstellen abgenommen, die im Besitz des Hochseeausweises sein müssen.
- Ausbilderinnen und Ausbilder dürfen nicht als Prüfungsleiterinnen oder Prüfungsleiter beziehungsweise als Prüfungsexperten oder -expertinnen eingesetzt werden.
- Der Katalog der Prüfungsfragen inklusive der Gezeiten- und Kartenaufgaben und der zugehörigen Formulare und Tabellen der Prüfungsstelle muss vom SSA genehmigt werden.
- Die Fragen sind für die Schiffskategorien Segelschiffe mit und ohne Maschinenantrieb sowie Motorschiffe identisch.
- In den Prüfungsfächern A-E werden nur Fragen gestellt, die im Katalog der Prüfungsfragen (inkl. Gezeiten- und Kartenaufgaben sowie der zugehörigen Formulare und Tabellen) enthalten sind, wie er vom SSA genehmigt worden ist; in den Prüfungsfächern F und G nur Fragen des gleichen Typs wie die dort aufgeführten Musterfragen.
- Die Prüfung wird durch schriftliche Beantwortung der Fragen abgelegt. Dabei kann das «Multiple Choice»-System angewendet werden. Berechnungen und Karteneinträge zur Lösung der Aufgabengruppen 2 (Gezeiten) und 3 (Karten) sind Bestandteil der Antworten und mit diesen zusammen abzuliefern.
- Die Fragen werden je nach Bedeutung oder Schwierigkeitsgrad mit Punktezahlen bewertet.
- Die theoretische Prüfung ist bestanden, wenn pro Prüfungsfach mindestens 75 Prozent der Bewertungspunkte erreicht, wird:

A: Navigation	20 Fragen	Mindestens 15 müssen korrekt gelöst sein
B: Seemannschaft	20 Fragen	Mindestens 15 müssen korrekt gelöst sein
C: Meteorologie	16 Fragen	Mindestens 12 müssen korrekt gelöst sein
D: Rechtsfragen	24 Fragen	Mindestens 18 müssen korrekt gelöst sein
E: Medizin an Bord	12 Fragen	Mindestens 9 müssen korrekt gelöst sein
F: Gezeitenaufgaben	4 Aufgaben	Mindestens 6 von 8 möglichen Punkten müssen erreicht sein
G: Kartenaufgaben	17 Aufgaben	Mindestens 24 von 32 möglichen Punkten müssen erreicht sein

Die Prüfungsergebnisse werden erst nach Ablauf der gesamten Prüfung bekannt gegeben!

- Im Falle des Nichtbestehens eines oder mehrerer Prüfungsfächer ist innert Jahresfrist die nicht bestandene Gruppe von Aufgaben zu wiederholen. Kandidatinnen und Kandidaten bezahlen für eine Teilprüfung eine reduzierte Prüfungsgebühr.
- Für die Prüfung stehen der Kandidatin oder dem Kandidaten höchstens sieben Stunden zur Verfügung. Die zeitliche Aufteilung auf die Gruppen 1, 2 und 3 wird von den einzelnen Prüfungsstellen festgelegt. Die SYA fasst die Prüfungsfächer A – F zusammen und gibt dem Kandidaten für die Lösung 3,5 Stunden Zeit; in einem zweiten Prüfungsabschnitt stehen wiederum 3,5 Stunden für die Lösung der Kartenaufgaben des Prüfungsfachs G zur Verfügung.
- Unleserlich geschriebene und unvollständige Antworten werden nicht berücksichtigt.
- Mit Ausnahme von Schreib- und Zeichenmaterial sowie dem ausgegebenen Formular für Gezeitenberechnungen und den an der Prüfung verteilten Unterlagen dürfen keine weiteren Unterlagen oder Geräte verwendet werden (insbesondere keine Funkgeräte, Telefone, programmierbare Rechner und Computer).
- Benützt eine Kandidatin oder ein Kandidat nicht bewilligte Unterlagen oder Instrumente, so kann die oder der Prüfungsverantwortliche das sofortige Verlassen des Prüfungslokales anordnen. Damit gilt die Prüfung als nicht erfüllt. Von Seiten der Prüfungsleitung werden während oder nach der Prüfung mit den Kandidatinnen oder Kandidaten keine Diskussionen über die Resultate geführt.
- Ort und Zeit der Durchführung ordentlicher Prüfungen werden durch die Prüfungsstellen festgelegt. Die Zeitdauer der Prüfung beträgt 2 x 3,5 Stunden. Die Prüfungsstellen können eigene Modalitäten für die Durchführung der Prüfungen erlassen.
- Die Gebühren werden wie folgt festgelegt:

Prüfung	CHF 300,00
Teilprüfung	CHF 200,00
Erstmalige Ausstellung des Ausweises	CHF 250,00
Umtausch/Duplikat/Anpassung des Ausweises	CHF 150,00
Ergänzung des Ausweises	CHF 200,00
- Die Gebühren sind bei der Anmeldung zu bezahlen. Sie verfallen, wenn die Kandidatin oder der Kandidat nicht zur Prüfung erscheint oder diese nicht besteht.
- Auf Wunsch einzelner Kandidatinnen oder Kandidaten kann die Prüfungsstelle ausserordentliche Prüfungen durchführen. Die Kandidatin oder der Kandidat kann verpflichtet werden, alle zusätzlich entstehenden Kosten zu übernehmen.
- Der Stundenansatz für ausserordentliche Aufwendungen beträgt je nach erforderlicher Sachkenntnis 100-200 Franken.

Die Ausbildung zum Schiffsführer im Ausland

Zur besseren Einordnung des Schweizer Ausbildungs- und Prüfungsangebotes sei die Situation in ausgewählten Staaten, in denen der Bootssport eine grosse Bedeutung hat, beschrieben.

England

Die Seefahrernation England bietet seit 1973 die Prüfungen zum Yachtmaster an. Abgenommen werden die Prüfungen von der Royal Yachting Association (RYA). Die Prüfungen haben freiwilligen Charakter, sind aber wegen ihres hohen Niveaus weltweit anerkannt und werden auch ausserhalb von Grossbritannien von durch die RYA akkreditierten Institutionen (RYA Training Center) angeboten. Bei den Prüfungen liegt der Schwerpunkt weniger auf den spezifischen Wissensgebieten, sondern mehr auf dem Gesamteindruck des Kandidaten, den er hinsichtlich einer sicheren Schiffsführung hinterlässt. Daher erklärt sich die zeitaufwendige Form der Praxisprüfung, welche jedes Mal einen anderen Verlauf hat. Die Ausbildung ist dreistufig aufgebaut:

RYA Yachtmaster Coastal

Dieses Fähigkeitszeugnis gilt für küstennahe Törns mit terrestrischer Navigation; die Prüfung findet auf einem Törn statt und setzt Kenntnisse in den Bereichen der Meteorologie, der Gezeitenkunde, der Arbeit mit Seekarten und nautischen Informationsquellen, der Seemannschaft und dem Gefahrenmanagement voraus. Die Prüfungsdauer beträgt je Kandidat 6 – 8 Stunden. Vorausgesetzt werden 30 Tage Fahrt zur See, davon mindestens 12 Nachtstunden und mindestens 2 Tage als Schiffsführer. Der Praxisnachweis muss mindestens 800 sm Fahrt innerhalb der letzten 10 Jahre vor der Prüfung umfassen, ausserdem müssen das SRC-Funkzeugnis sowie eine von der MCA anerkannte Erste-Hilfe-Ausbildung nachgewiesen werden. Das Mindestalter für die Prüfungszulassung beträgt 17 Jahre.

RYA Yachtmaster Offshore

Dieses Fähigkeitszeugnis gilt für Törns mit einer Entfernung von bis zu 150 sm vom Festland. Die Prüfungsinhalte sind dieselben, wie beim YM Coastal, es wird aber ein höherer Fertigungsgrad und ein professionelleres Crewmanagement erwartet. Die Prüfungsdauer beträgt je Kandidat zwischen 8 – 12 Stunden. Vorausgesetzt werden 50 Tage Fahrt zur See mit 5 Passagen über 60 sm (mindestens zwei davon über Nacht und bei mindestens zwei als Schiffsführer), davon mindestens 5 Tage als Schiffsführer. Der Praxisnachweis muss zudem mindestens 2.500 sm Fahrt innerhalb der letzten 10 Jahre vor der Prüfung umfassen, ausserdem müssen das SRC-Funkzeugnis und eine von der MCA anerkannte Erste-Hilfe-Ausbildung nachgewiesen werden. Das Mindestalter für die Prüfungszulassung beträgt 18 Jahre.

RYA-Yachtmaster Ocean

Dieses Fähigkeitszeugnis gilt für weltweite Fahrt. Die Prüfung erfolgt mündlich zu den Themen astronomische Navigation, Ozean-Meteorologie, Törn-Planung und Schiffsmanagement auf langen Passagen und kann ab einem Mindestalter von 18 Jahren abgelegt werden.

Gewerbliche Nutzung

Seit 1985 kann man sowohl zum Yachtmaster Offshore als auch zum Yachtmaster Ocean eine Zusatzqualifikation (commercial endorsement) für den Einsatz als Crewmitglied auf kommerziell betriebenen Yachten erwerben. Als kommerziell genutzt gelten alle Schiffe (commercial vessel), die keine Vergnügungsschiffe (pleasure vessel) sind. Ein Schiff gilt dann als Vergnügungsschiff, wenn es ausschliesslich für die Ausübung des Sports oder die Vergnügung seines Eigners eingesetzt wird und dieser (oder für ihn tätige Personen) für die Nutzung des Bootes keine Bezahlung erhält. Ein und dasselbe Boot kann also durch

unterschiedliche Nutzungen seinen Status wechseln. Kommerziell genutzte Schiffe müssen nach den Regeln des Flaggenstaates (flag state) und der jeweils besuchten Küstenstaaten (port states) zertifiziert, ausgestattet, bemannt und gewartet sein. Um diese Zusatzqualifikation bestätigt zu bekommen muss man folgende Zertifikate bzw. die erfolgreiche Teilnahme an den folgenden Kursen nachweisen können:

RYA/MCA	Certificate of competence (Yachtmaster Offshore / Yachtmaster Ocean)
PPR	Commercial Practices and Responsibilities Hierbei geht es um den gesetzlichen Rahmen, in dem man sich bewegt, wenn man als Crewmitglied in der Schifffahrt beschäftigt ist. Inhalte sind die besondere Verantwortung für die Sicherheit aller Crewmitglieder und Gäste an Bord, die Einhaltung von Umweltschutzgesetzen, die vorschriftsmässige Ausrüstung von Yachten etc.
ML 5/ENG 1	Medical fitness certificate
GMDSS	Marine Radio Certificate Das Short Range Certificate (SRC) ist ausreichend. Inhalte sind die korrekte Bedienung eines UKW-Funkgerätes, Kenntnisse des GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) und die Einhaltung der Alarmierungsprozeduren (siehe Seite 21).
StCW (A VI/1-2)	Fire Fighting and Fire Prevention Inhalte sind die Vermeidung von Feuern und die Brandbekämpfung. Dazu gehören Kenntnisse über brennbare Materialien und geeignete Löschmittel und die Nutzung von Beatmungsgeräten.
StCW (A VI/1-1)	Personal Survival Techniques Inhalte sind der richtige Umgang mit Rettungsmitteln, vor allem mit Rettungswesten und Rettungsinseln, sowie Überlebensstrategien auf See.
StCW (A VI/1-3)	Elementary First Aid Inhalte sind Wiederbelebungsmaßnahmen (Defibrillation, Herz-Lungen-Massage), die Behandlung unterschiedlicher Verletzungen, Kenntnisse über Folgen eines Kälteschocks, von Ertrinkungssymptomen, Hypothermie, Erscheinungen von Seekrankheit und die Abbergung eines Verletzten mit dem Hubschrauber.
StCW (A VI/1-4)	Personal Safety and Social Responsibilities Inhalte sind Notfallprozeduren, Meeresverschmutzung und sicheres Verhalten an Bord.

Der entsprechende Eintrag im Yachtmaster-Zertifikat lautet: "The holder of the certificate has been trained to the standard of STCW78 as amended V1/1 section V1/1-4. This certificate is valid for use as a Master of yachts of up to 200 gt on commercial and privately registered yachts until ... (expiry date)."

MCA Master 200 (< 150 nm bzw. unlimited)

Auf den Zertifikaten der RYA bauen – unterhalb des Megayachtsektors - diese beiden Abschlüsse der Maritime Coastguard Agency (MCA) auf; dafür vorausgesetzt werden:

- RYA YM Offshore Certificate of Competence
bzw. RYA Ocean Certificate of Competence
- STCW Human Element in Leadership Management (operational)

- MCA Master 200 oral exam

Besatzung von Schiffen

Das genaue **Besatzungsbild** für Schiffe mit Crew oder in Bareboat-Charter unter 24 m Länge und mit weniger als 12 Passagieren wird durch die **Marine Guidance Note (MGN) 280 Small commercial vessel and pilot boat code** vorgegeben:

Cat	Area of Operation*	Erforderliches Befähigungszeugnis des Skippers:
0	Unrestricted service	YM Ocean + second person holding YM Offshore/Ocean
1	Up to 150 miles from a safe haven	YM Offshore oder Ocean + second person holding YM Coastal
2	Up to 60 miles from a safe haven	YM Offshore oder Ocean + a second person deemed by the skipper to be experienced
3	Up to 20 miles from a safe haven	YM Coastal oder Offshore oder Ocean
4	Up to 20 miles from a safe haven in favourable weather & daylight	YM Coastal oder Offshore oder Ocean oder Advanced powerboat certificate
5	Up to 20 miles from a nominated departure point, in favourable weather & daylight	YM Coastal oder Offshore oder Ocean oder Advanced Powerboat Certificate oder Day Skipper Certificate
6	To sea within 3 miles from a nominated departure point named in the certificate and never more than 3 miles from land in favourable weather & daylight	YM Coastal oder Offshore oder Ocean oder Advanced Powerboat Certificate oder Day Skipper Certificate oder Powerboat level 2

*Die MCA nutzt ihre eigene Klassifizierung. Es gibt keinen Bezug zur CE-Klassifizierung der Designkategorien für Boote. Man kann aber eine Analogie herstellen:

CE Klassifizierung	MCA area of operation
A Ocean (wind > 8 Bft.; wave height > 4 m)	0 / 1
B Offshore (wind < 8 Bft.; wave height < 4 m)	2/3
C Inshore (wind < 6 Bft.; wave height < 2 m)	4/5/6
D Sheltered waters (wind < 4 Bft.; wave height < 0,5 m)	-

Deutschland

In Deutschland werden alle Prüfungen von den Ausschüssen des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV) und des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) abgenommen. Der SBF Binnen und SBF-See sind amtlich vorgeschrieben, alle darauf aufbauenden Patente sind amtlich, aber freiwillig.

Sportbootführerschein Binnen (SBF Binnen)

Es handelt sich hierbei um eine amtliche Fahrerlaubnis zum Führen von Sportbooten („unter Motor“ oder „Segel/Surfen“) unter 20 Meter Länge auf den Binnenschiffahrtsstrassen. Diese Fahrerlaubnis ist vorgeschrieben für Fahrzeuge unter Motor mit mehr als 11,03 kW (15 PS). Die Prüfung besteht aus einem Theorieteil mit den Themen Binnenschiffahrtsrecht, Seemannschaft, Wetterkunde sowie Fahrzeugführung und einem Praxisteil mit verschiedenen Manövern, u. a. einem Rettungsmanöver und der Knotenkunde. Das Mindestalter beträgt 16 Jahre. Der „SBF Binnen“ ist seit 2022 (Inkrafttreten der BinSchPerV) nur noch für reine Sport- und Erholungsfahrten gültig; für jede gewerbliche Nutzung, z. B. als Fahrschulboot, als Wertüberführung oder in der nebenerwerblichen Fischerei, wird das **Kleinschifferzeugnis** benötigt.

Zum Führen von Booten mit einer Länge von 20 Metern bis 25 Metern ist das **Sportschifferzeugnis** erforderlich. Seit 2023 berechtigt der SBF Binnen auch auf dem Rhein zur Führung von Booten bis maximal 20 Meter Länge. Für grössere Fahrzeuge bis zu einer Länge von 25 Metern ist dort der Erwerb des **Sportpatentes** vorgeschrieben. Für den Erwerb des Sportschifferzeugnisses und des Sportpatentes beträgt das Mindestalter 18 Jahre.

Sportbootführerschein See (SBF-See)

Dies ist die amtliche Fahrerlaubnis zum Führen von motorisierten Sportbooten im Geltungsbereich der Seeschiffahrtsstrassen-Ordnung, d. h. auf den Seeschiffahrtsstrassen (3-Seemeilen-Zone und Fahrwasser innerhalb der 12-Seemeilen-Zone). Sie ist für Fahrzeuge unter Motor mit mehr als 11,03 kW (15 PS) vorgeschrieben, sofern keine gewerbliche Nutzung vorliegt. Die Prüfung hat einen Theorieteil mit Themen wie Navigation, Seemannschaft, Seeschiffahrtsrecht, Wetterkunde und Fahrzeugführung sowie einen Praxisteil mit verschiedenen Manövern einschliesslich eines Rettungsmanövers und der Knotenkunde.

Der Theoriepart kann für den „SBF Binnen“ und den „SBF-See“ gemeinsam abgelegt werden. Das Mindestalter für die Fahrerlaubnis „unter Segel“ beträgt 14 Jahre, für die Fahrerlaubnis „unter Motor“ 16 Jahre. Wer nicht die Absicht hat die Binnengewässer zu befahren, kann sofort den „SBF-See“ erwerben. Zum 1. Januar 2018 wurden die bisherigen Führerscheindokumente „SBF Binnen“ und „SBF-See“ durch ein gemeinsames Dokument im Kartenformat abgelöst. Auf dem neuen Kartenführerschein werden die jeweiligen Geltungsbereiche „Binnenschiffahrtsstrassen“ und/oder „Seeschiffahrtsstrassen“ sowie die Antriebsarten „Antriebsmaschine“ und/oder „Segel“ dokumentiert. Alle weiterführenden Führerausweise bauen auf dem „SBF-See“ auf, haben freiwilligen Charakter und können nur nacheinander erworben werden:

Sportküstenschifferschein (SKS)

Dies ist ein amtlicher, „empfohlener“ Führerschein zum Führen von Yachten mit Motor und unter Segel in Küstengewässern (alle Meere bis zu 12 sm Abstand von der Festlandküste). Die Theorieprüfung umfasst erweiterte Kenntnisse zu den Themen Navigation, Seemannschaft, Schifffahrtsrecht und Wetterkunde. Bei der Praxisprüfung muss der Kandidat eine Yacht in Küstengewässern führen und neben dem obligatorischen Rettungsmanöver auch ausgewählte andere Manöver zeigen und sonstige Fertigkeiten nachweisen. Der SKS kann ab einem Alter von mindestens 16 Jahren erworben werden. Erforderlich ist ein Praxisnachweis von 300 sm in Küstengewässern.

Sportseeschifferschein (SSS)

Hierbei handelt es sich um einen amtlichen, „empfohlener“ Führerschein zum Führen von Yachten mit Motor und unter Segel in küstennahen Seegewässern (alle Meere bis zu 30 sm Abstand von der Festlandküste, sowie die Ost- und Nordsee, der Kanal, der Bristolkanal, die Irische und die Schottische See, das Mittelmeer und das Schwarze Meer). Vorgeschrieben ist der SSS zum Führen von Sportbooten, die gewerbmässig zur Ausbildung genutzt werden (siehe unten). In der Theorieprüfung werden umfangreiche Kenntnisse zur Navigation, zur Seemannschaft, zum Schifffahrtsrecht und zur Wetterkunde erwartet. Die

Praxisprüfung besteht aus dem Führen einer Yacht in küstennahen Seegewässern mit Pflichtaufgaben (Rettungsmanöver und Radarauswertung), anderen ausgewählten Manövern und dem Test sonstiger seemännischen Fertigkeiten. Der SSS kann ab einem Alter von mindestens 16 Jahren erworben werden. Erforderlich ist ein Praxisnachweis von 1.000 Seemeilen auf Yachten in küstennahen Seegewässern nach Erwerb des SBF-See bzw. 700 sm nach Erwerb des SKS als Wachführer oder dessen Vertreter.

Sporthochseeschifferschein (SHS)

Der SHS ist der amtliche, „empfohlene“ Führerschein zum Führen von Yachten mit Motor und unter Segel in der weltweiten Fahrt auf allen Meeren. Er ist zum Führen von Sportbooten, die gewerbsmässig zur Ausbildung genutzt werden, vorgeschrieben (siehe unten). In der Theorieprüfung werden die vorgegebenen umfangreichen und vertieften Kenntnisse u. a. der astronomischen Navigation, des internationalen Seerechts und tropischer Wirbelstürme abgefragt; hinzu kommt die Handhabung eines Sextanten (Messen, Bestimmen, Erläutern). Eine praktische Prüfung erfolgt für den SHS nicht mehr. Der SHS kann ab einem Alter von mindestens 18 Jahren erworben werden. Erforderlich ist ein Praxisnachweis von 1.000 Seemeilen auf Yachten im Seebereich nach Erwerb des SSS als Skipper, Co-Skipper oder Wachführer (im Gegensatz zum SSS genügt die stellvertretende Wachführung nicht).

Traditionsschifferschein

Für den Einsatz auf **Traditionsschiffen** wird ein zusätzlicher innerhalb von vier Jahren zu erbringender Erfahrungsnachweis (aus dem Bereich Schiffsführung, Seemannschaft, Schiffspflege usw.) gefordert. Liegt dieser vor, kann der Kandidat den folgenden Zusatzeintrag in sein Sportsee- oder Sporthochseeschifferschein beantragen: „Der Inhaber ist befähigt, Traditionsschiffe (Segel/Maschine) mit einer Rumpflänge bis 55 m zu führen.“

Gewerbliche Nutzung

Für gewerbsmässig genutzte Sportboote (also auch Ausbildungsfahrzeuge) unter deutscher Flagge und ausländische gewerblich genutzte Sportboote auf den deutschen Seeschiffahrtsstrassen ist ein **Sicherheitszeugnis der BG-Verkehr** vorgeschrieben. Gewerbsmässig genutzte Sportfahrzeuge müssen zudem nach den Vorgaben der Anlage 4 zu § 15 SeeSpbootV besetzt sein und über ein **Schiffsbesatzungszeugnis (SBZ)** verfügen. Dieses sieht die folgende Mindestbesatzung vor:

Rumpflänge des Sportbootes	Fahrtgebiet	Besetzung
Bis 15 m Rumpflänge	Bis zu 300 Meter Abstand vom Ufer bei entsprechender Einzelfallgenehmigung	1 x Sportbootführerschein-See
	Küstengewässer	1 x Sportküstenschifferschein
	Küstennahe Seegewässer	1 x Sportseeschifferschein
Über 15 bis 25 m Rumpflänge	Weltweite Fahrt	1x Sporthochseeschifferschein 1 x Sportseeschifferschein
	Küstengewässer	1 x Sportküstenschifferschein (+ 1 x Sportküstenschifferschein, wenn binnen 24h länger als 10 h auf See)
	Küstennahe Seegewässer	2 x Sportseeschifferschein
Über 25 m Rumpflänge	Weltweite Fahrt	2 x Sporthochseeschifferschein
	Küstengewässer	2 x Sportküstenschifferschein
	Küstennahe Seegewässer	2 x Sportseeschifferschein
	Weltweite Fahrt	2 x Sporthochseeschifferschein

Italien

In Italien kennt man drei maritime Patente, die entweder nur „unter Motor“ oder „unter Motor und unter Segel“ gelten.

Patente di Abilitazione al Comando di Unità da Diporto

Führerausweis für Binnengewässer und Küstengewässer bis zu einer Distanz von 12 sm zum Ufer für Schiffe bis 24 Meter Länge.

Patente senza alcun limite dalla costa

Führerausweis für die Fahrt ausserhalb der 12 sm-Zone für Schiffe bis 24 Meter Länge.

Patente per navi da diporto

Führerausweis für die Führung von (Vergnügungs-) Schiffen auf allen Meeren über 24 Meter mit bis zu 12 Fahrgästen. Der Erwerb des Patentes „per navi da diporto“ setzt eine mindestens dreijährige Inhaberschaft des Patentes „senza limite dalla costa“ voraus.

Frankreich

Der französische Segelverband (FF Voile - Fédération Française de Voile) bietet unter der Bezeichnung BACPNV drei **Fähigkeitszeugnisse** für die Führung kleiner Segelschiffe an:

- Kapitän oder Seemann von Segelschiffen mit einer Länge von weniger als 12 Metern, die tagsüber innerhalb von 6 Meilen von einem Schutzraum navigieren und nicht mehr als 12 Passagiere befördern

- Kapitän oder Seemann von Motorschiffen mit einer Länge von weniger als 12 Metern, die weniger als 6 Meilen vom Ausgangshafen entfernt navigieren und nicht mehr als 12 Passagiere befördern - Antriebsleistung von weniger als 250 kW
- Kapitän oder Seemann von Motorschiffen mit einer Länge von weniger als 12 Metern, die weniger als 2 Meilen vom Ausgangshafen entfernt fahren und keinen Passagier befördern - Antriebsleistung von weniger als 250 kW

Um professionell als Skipper arbeiten zu dürfen, ist das „**Kapitänszertifikat 200**“ obligatorisch; dieses kann man ab einem Alter von 20 Jahren erwerben, wenn man nachweist, bereits 12 Monate Navigationspraxis mitzubringen.

Megayacht-Befähigungszeugnisse

Die **Richtlinie 94/25 EG** vom 16. Juni 1994 (ergänzt durch 2003/44/EG vom 16. Juni 2003) des Europäischen Parlaments zur Inbetriebnahme von Sportbooten auf dem Wasser definiert auch den Begriff des „Sportbootes“: „Sportboote ... sind unabhängig von der Antriebsart sämtliche Wasserfahrzeuge mit einer ... gemessenen Rumpflänge von **2,5 bis 24 Meter**, die für Sport- und Freizeitzwecke bestimmt sind, sowie Wasserfahrzeuge, die gleichzeitig auch für Charter- oder Schulungszwecke verwendet werden können, sofern sie für **Sport- und Freizeitzwecke** in den Verkehr gebracht werden.“

Motor- und Segelyachten ab einer Länge von 24 Metern (in der Freibordwasserlinie) werden als Megayachten bezeichnet. Der Megayachtmarkt hat sich rasant entwickelt, die Anzahl und Grösse der Megayachten hat überproportional zugenommen und es kommen jährlich über 250 Neubauten dazu. Inzwischen spaltet man den Megayachtsektor noch auf und spricht im Bereich zwischen 24 Meter und 60 Meter Länge von Superyachten und im Bereich über 100 Meter Länge von Gigayachten.

Durch das Wachstum des Megayachtsektors entstand eine Lücke zwischen der Verfügbarkeit gut ausgebildeter Crewmitgliedern und dem weltweiten Bedarf an Bordpersonal. Diese Lücke gilt quantitativ, aber auch qualitativ, denn Megayachten sind in Bezug auf die betrieblichen Abläufe grundsätzlich vergleichbar mit kleinen, luxuriösen Kreuzfahrtschiffen. Ihre Brückenausstattung und Manövriereinrichtungen entsprechen in der Regel einem hochwertigen professionellen Standard. Zudem stellt der Einsatz der Schiffe hohe Anforderungen an die Navigation und das Manövrieren. Megayachten manövrieren auf engen Revieren, in flachen Gewässern, auf engen Ankerplätzen und in überfüllten Häfen. Die Beförderung von Fahrgästen erfordert besondere Sicherheits- und Notfallkonzepte.

Bis Ende der 90er Jahre gab es keine klaren Regelungen für die Ausbildung und die Besetzung von Megayachten. Nur auf besonderen Wunsch des Eigners oder bei einem Betrieb des Schiffes auf der Basis des SOLAS-Übereinkommens für Kauffahrteischiffe (Handelsschiffe) wurden Schiffe nach professionellem Berufsschiffahrtsstandard besetzt. Vor dem Hintergrund dieser mangelnden Regelung des Ausbildungs- und Besetzungsstandards auf Megayachten wurde Grossbritannien, der führende Flaggenstaat für Megayachten, initiativ. Die englische Küstenwache Maritime Coastguard Agency (MCA) erliess folgende Regelwerke:

- The Merchant Shipping Regulations 1998
(Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure)
- Large Yacht Code (LY 3) – bekannt als Large Commercial Yacht Code
(Code of Practice for Safety of Large Commercial Sailing and Motor Vessels)
betrifft zum Beispiel Charter-Yachten mit mehr als 24 m Länge der Ladelinie (load line length), aber mit weniger als 12 Passagieren und weniger als 3.000 gt. Grössere Yachten für 13 bis 36 Passagieren fallen unter den neuen Passenger Yacht Code.
- Marine Guidance Note (MGN) 195
Deck Officer Certificates of Competency for Service on Commercially and Privately Operated Yachts

Diese Massnahmen hatte zur Folge, dass ab 2002 Befähigungszeugnisse und Besetzung von Megayachten einem dem STCW 95 äquivalenten Standard entsprachen. Die Ausbildungsinhalte wurden, unter der Berücksichtigung des besonderen Einsatzes von Megayachten, aus dem STCW-Code in die Richtlinie MGN 195 übertragen. Nach MGN 195 ist für Megayachten ein Besatzungsbild vorgeschrieben, welches sich nach den folgenden Faktoren richtet:

Fahrtgebiet	bis 60 sm	bis 150 sm	ab 150 sm
Schiffstyp	Motoryacht	Segelyacht	Rahsegler
Schiffsgrösse (gt= "Gross Tonnage")	< 200 gt	200 gt -500 gt	500-3000 gt

Die Besatzungsmitglieder setzen sich aus einem oder mehreren Inhabern der Megayachtpatente zusammen. Die MGN 195 enthält eine ausführliche Darstellung der Ausbildungs- und Prüfungsinhalte sowie der Zeitrichtwerte für diese Befähigungszeugnisse.

Officer of the Watch (Yacht)	Commercially and privately operated yachts and sailing vessels less than 3000 gt. Unlimited area.
Chief Mate (Yacht)	Commercially and privately operated yachts and sailing vessels less than 3000 gt. Unlimited area.
Master 500gt (Yacht)	Commercially and privately operated yachts and sailing vessels less than 500 gt. Unlimited area.
Master (Yacht)	Commercially and privately operated yachts and sailing vessels less than 3000 gt. Unlimited area.

Die Prüfungen werden nicht – wie bei den Yachtmasterexamen – von der Royal Yachting Association (RYA) abgenommen, sondern vor der MCA. Allerdings ist der Nachweis der YM-Qualifikation eine der Eingangsvoraussetzungen. Absolventen der Hochseeausbildungen nach anderen nationalen Ausbildungssystemen ist an dieser Stelle der Zugang zum Arbeitsmarkt für professionelle Crewmitglieder auf Megayachten verschlossen, da in diesem Punkt noch keine gegenseitige Anerkennung erfolgt. Dies gilt leider auch für den schweizerischen Hochseeausweis. Wer sich für eine professionelle Karriere interessiert, kann sich an die Swiss Yachting Association SYA (Verbandssektion des VSMS) wenden.

Seefunkzeugnisse

Mit der Einführung des GMDSS (siehe Kapitel 4 «Internationale Hafensignale – International Port Traffic Signals») sind neue Seefunkzeugnisse für die Berufs- und Sportschifffahrt eingeführt worden. Für nach SOLAS (siehe Kapitel 2 «SOLAS») nicht-ausrüstungspflichtige Schiffe haben sich international die folgende [Seefunkzeugnisse](#) durchgesetzt, [welche zum Bedienen der entsprechenden Seefunkanlagen auf Schiffen unter Schweizer Flagge vorgeschrieben sind](#):

Short Range Certificate (SRC)

Beschränkt gültiges Betriebszeugnis für die Sportschifffahrt zum Bedienen von VHF-Anlagen nach GMDSS (Mindestalter CH: Keine Vorgabe / D: 15 Jahre) und

Long Range Certificate (LRC)

Allgemeines Zeugnis für die Sportschifffahrt zum Bedienen sämtlicher Anlagen nach GMDSS (Mindestalter CH: Keine Vorgabe / D: 18 Jahre)

In der Berufsschifffahrt ist auf den ausrüstungspflichtigen Schiffen das

General Operator's Certificate (GOC)

Allgemeine Betriebszeugnis für Funker (General Operators Certificate) vorgeschrieben.

Zur Vorbereitung auf die Prüfung zum Erwerb des SRC und des LRC werden in der Schweiz Ausbildungskurse angeboten. Die Prüfungen werden vom Bundesamt für Kommunikation (kurz: BAKOM) abgenommen. Das BAKOM veröffentlicht dazu auf seiner Homepage auch eine Liste der empfohlenen Schulen (www.bakom.admin.ch).

Prüfungen zum GOC finden in der Schweiz hingegen nicht statt. Deutschsprachige Interessenten können sich diesbezüglich an das deutsche Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie wenden. Die Ausbildung und Prüfungen für das GOC können im Rahmen einer nautischen Ausbildung an einer Seefahrtsschule (Studium an einer Fach- oder Fachhochschule) absolviert werden. Das GOC ist fünf Jahre gültig und wird danach vom BSH gemäss den Regeln des STCW-Übereinkommens für jeweils weitere fünf Jahre gültig geschrieben, wenn der Inhaber nachweist, dass er während der letzten fünf Jahre mindestens ein Jahr den Funkverkehr auf einem für den Funkschein entsprechend ausrüstungspflichtigen Schiff betrieben hat (sog. STCW endorsement). Kann er dieses nicht, so ist für die Verlängerung eine vereinfachte Wiederholungsprüfung möglich.

Hinweis: Seit März 2007 erkennt die Schweiz in Frankreich erworbene SRC und LRC nicht mehr an. In England beim englischen Seglerverband RYA abgelegte SRC-Prüfungen werden von einigen Ländern nicht oder, wie z.B. von Deutschland, nur mit einer Zusatzprüfung, anerkannt.

Pyrotechnischer Fachkundenachweis

Seegängige Boote sollten mit pyrotechnischen Seenotsignalmitteln ausgerüstet sein. In manchen Ländern gibt es dafür Empfehlungen oder wie in der Schweiz für unter Schweizer Flagge fahrende Yachten auch verbindliche Ausrüstungsvorschriften.

Der Erwerb und der Besitz pyrotechnischer Signalmittel sind national unterschiedlich geregelt. Im deutschen Sprengstoffgesetz wird beispielsweise zwischen der so genannten Unterklasse 1 und der Unterklasse 2 unterschieden. Unterklasse 1 umfasst alle erlaubnispflichtigen pyrotechnischen Signalmittel (freikäufliche Signalaraketen, Handfackeln und Rauchsignalen), die von Personen über 18 Jahren erlaubnisfrei erworben und verwendet werden dürfen. Im Gegensatz dazu umfasst die Unterklasse 2 Signalmittel, welche sich zum Beispiel durch eine grössere Steighöhe (bis 300 m) oder längere Brenndauer auszeichnen. Der Erwerb, die Verbringung und die Lagerung solcher pyrotechnischen Signalmittel der Unterklasse T2 ist nur gestattet, wenn man einen Fachkundenachweis (FKN), den sogenannten „Pyro-Schein“ vorgelegen kann. Dieser Nachweis ist in Deutschland mit einer Prüfung verbunden, welche man dort ab einem Alter von 16 Jahren ablegen darf. Es gilt also aufzupassen, wo man unterwegs ist.



Dies gilt insbesondere für die Signalwaffen. In der Schweiz werden Signalpistolen des Kalibers 4 (26,3 mm) nach Art. 4 Abs. 1 Bst. g WG behandelt und dürfen somit mit einem Vertrag bei einem Händler mit Waffenhandelsbewilligung für Nichtfeuerwaffen oder Feuerwaffen erworben oder auch privat mittels Verbringungsbevolligung der Zentralstelle Waffen (ZSW) eingeführt werden; es braucht dafür keine Eintragung im Feuerwaffenpass. Will man eine solche Waffe ausführen, beispielsweise im Rahmen eines Törns, benötigt man dazu die Ausfuhrbewilligung des SECO und die Einfuhrbewilligung des besuchten Staates. Für letztere reicht in manchen Staaten die Vorlage des Europäischen Feuerwaffenpasses, den man beim kantonalen Waffenbüro des Wohnsitzkantons zu beantragen hat. Zum Besitz und Transport von pyrotechnischen Signalmitteln und -waffen in der Schweiz siehe auch Kapitel 9 «Pyrotechnische Signalmittel».

Der Erwerb einer Signalwaffe gestaltet sich zum Beispiel in Deutschland deutlich schwieriger. Dort werden der Kauf und der Besitz solcher Waffen zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung recht streng gehandhabt. Das Waffenrecht verlangt dort nebst der Vorlage eines Sachkundenachweis (SKN) auch den Nachweis eines eindeutigen Bedürfnisses (z.B. als aktueller Halter einer seegängigen Yacht). Gegebenenfalls wird dann durch die zuständige Waffenbehörde des Bundeslandes eine Waffenbesitzkarte ausgestellt.

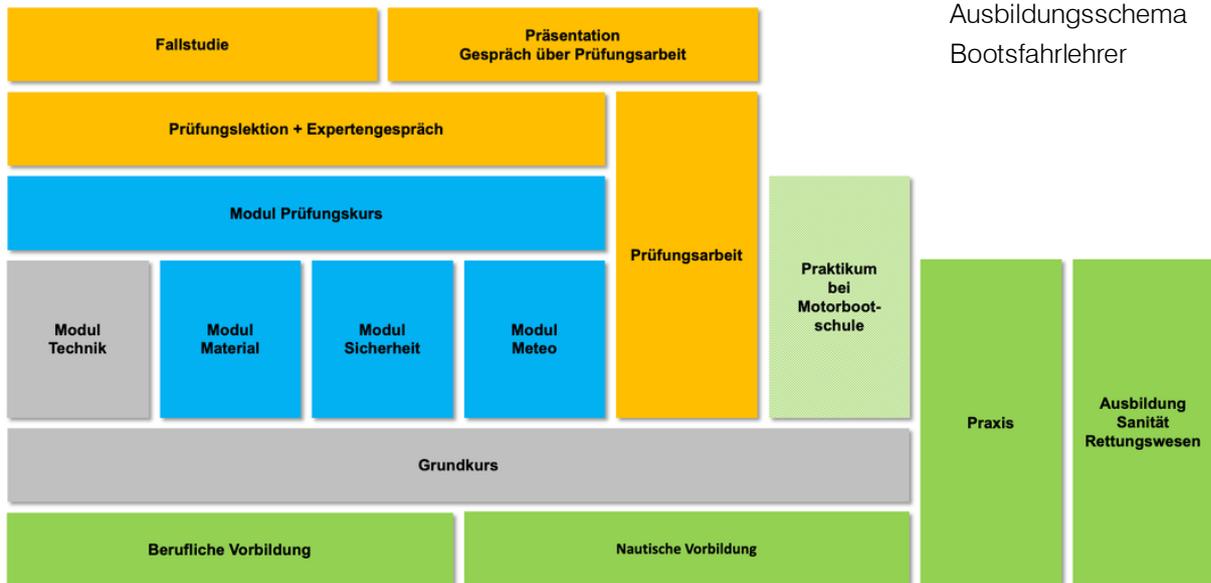
Das Ausbildungsschema für Bootsfahr- und Segellehrer in der Schweiz

Die Schweiz verfügt im Bereich des Motorboot- und des Segelsports über ein durchgängiges Ausbildungssystem vom Einsteiger bis zum eidgenössisch diplomierten Schul- und Basisleiter Yachtsport. An der Basis arbeiten die professionellen Motorboot- und Segelschulen und die verschiedenen Motorboot- und Segelvereine. Sie bieten ihren Schülern bzw. Mitgliedern eine fundierte Grundausbildung an. Die namhaften Ausbildungsstätten und die aktiven Clubs sind zumeist entweder im Nationalen Berufsverband der Schweizerischen Motorboot- und Segelschulen (VSMS – www.segel-und-bootsfahrtschulen.ch) oder im Nationalen Sportverband Sui Sailing (www.swiss-sailing.ch), organisiert. Über die Homepages dieser Verbände und die Internetpräsenz der einzelnen dort angeschlossenen Schulen und Clubs erfährt man mehr über deren Ausbildungsstandorte und das Kursangebot.

Neben der Grundausbildung bieten die meisten Schulen und Clubs auch Vorbereitungskurse zum Erwerb der amtlichen Führerausweise an. Viele konzentrieren sich auf die Führerausweise für die Binnenreviere (Kat. A – Motorboot bzw. Kat. D - Segelboot), andere bieten die komplette Hochseeausbildung und zusätzliche Vorbereitungskurse zum Erwerb der Seefunkzeugnisse an. Während die Prüfungszuständigkeit für die Binnenführerausweise bei den kantonalen Schifffahrtsämtern liegt, erfolgt die Abnahme der Prüfung zum Hochseeausweis in der Schweiz durch nautische Vereinigungen, die hierfür vom Schweizerischen Seeschifffahrtsamt ernannt wurden, beispielsweise die Swiss Yachting Association. Jedem Skipper mit Hochseeambitionen wird dringend empfohlen auch die Prüfung zum Funkzertifikat – entweder dem Short Range Certificate (SRC) oder dem Long Range Certificate (LRC) abzulegen. Die Prüfungen werden vom Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) abgenommen, welches auch eine Liste der empfohlenen Ausbildungsstätten pflegt.

Das folgende Ausbildungsschema zeigt den weiteren Werdegang für Bootsfahr- und Segellehrer. Diese können sich einer fachspezifischen Berufsprüfung stellen, die mit einem eidgenössischen Fachausweis oder seit 2016 auch mit einer Höheren Fachprüfung abschliesst; beides wird nach den Vorgaben des Staatssekretariats für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) abgenommen. Mit der Möglichkeit als Bootsfahr- oder Segellehrer einen staatlich anerkannten Berufsabschluss zu erlangen, nimmt die Schweiz international eine Sonderstellung ein, dies wird von den ausländischen Wassersportorganisationen respektvoll gewürdigt. Der Weg bis zur Berufsprüfung setzt unter anderem eine abgeschlossene Ausbildung bei der Verbandsschule der Bootsfahr- und Segellehrer Schweiz VSBS (www.vsbs.info) voraus, welche vom Nationalen Berufsverband VSMS und dem Nationalen Sportverband SUI Sailing, gemeinsam getragen wird.

Ausbildungsschema Bootsfahrlehrer



Ausbildungsschema Segellehrer

