

Ist der (deutsche) Küstenschein eine Alternative zum Schweizer Hochseeausweis?

Der deutsche Sportbootführerschein See (SBF See) erlaubt das Führen motorisierter Schiffe auf deutschen Seeschiffahrtsstrassen und in Küstennähe, in der Regel bis 3 Seemeilen vor der Küste. Er basiert auf einer minimalen Ausbildung auf kleinen Motorbooten und einer Prüfung, die auch auf Binnenseen absolviert werden kann. Der SBF See ist kein Hochseeausweis und daher sowohl in Deutschland wie auch in vielen europäischen Ländern nicht für das Führen von Schiffen auf hoher See anerkannt. Die Ausbildung zum SBF See ist ungenügend für das sichere Führen von Yachten in Küstengewässern und auf hoher See.

Der deutsche Sportbootführerschein See (kurz: SBF See, umgangssprachliche auch Küstenschein genannt) wird zur Zeit von Motorboot-Fahrschulen als günstige Alternative für das Chartern von Yachten beworben. Die theoretischen und die praktischen Prüfungen für diesen Schein sind ausgerichtet auf die Führung von motorisierten Schiffen und stellen nur minime Anforderungen. Die Prüfungen können auch auf Schweizer oder süddeutschen Seen absolviert werden – also auf Binnengewässern – ohne den Nachweis weiterer Praxiserfahrung. Aufgrund der internationalen Anerkennung des Ausweises gestützt auf die Resolution 40 der UNECE könne der Ausweis auch in anderen europäischen Ländern für das Chartern von Segelyachten genutzt werden, sofern die Charterfirmen und deren Versicherungen diesen Ausweis als genügend akzeptieren. Da in Deutschland ausserhalb der Küstengewässer keine Führerscheinplicht gilt, könne man mit dem Küstenschein auch Yachten auf hoher See führen. Dabei wird damit geworben, dass die praktischen Prüfungsanforderungen für den SBF See weniger anspruchsvoll seien als für den Schweizer Bootsführerschein für Binnenschiffahrt.

Wer sich überlegt, welche Ausbildung für seine Ziele die richtige ist und auf welche Prüfungen man sich vorbereiten will, muss sich rechtliche und fachliche Fragen stellen.

1 Was sagt die Gesetzgebung dazu?

1.1 Internationale Geltung auf Binnengewässern

Wer den Schweizer Hochseeausweis erwerben will, muss zuerst den Binnenausweis für die entsprechende Schiffskategorie erwerben, also für Segel- oder Motorschiffe. Weil die Schweiz das UNECE-Abkommen ratifiziert hat, kann man, wenn man einen Binnenausweis besitzt, beim kantonalen Schifffahrtsamt ohne weitere Prüfung einen Ausweis beantragen, der in den Ländern, die dem Abkommen beigetreten sind, zum Führen von Schiffen auf Binnengewässern berechtigt.

Der deutsche SBF See berechtigt weder in Deutschland, den übrigen europäischen Ländern noch in der Schweiz zum Führen von Schiffen auf Binnengewässern.

1.2 Geltung auf nach deutschem Recht

Der deutsche, amtliche SBF See berechtigt in Deutschen Hoheitsgewässern zum Führen von Motorbooten und Segelyachten unter Motor von jeweils über 11,03 kW (15 PS) Nutzleistung auf den deutschen Seeschiffahrtsstrassen im Geltungsbereich der Seeschiffahrtsstrassenordnung innerhalb der 3-sm-Zone und Fahrwasser innerhalb der 12-sm-Zone. Er gilt in deutschen Hoheitsgewässern nicht ausserhalb der 3-sm-Zone ausserhalb von betonnten Fahrwassern.

1.3 Geltung nach Schweizer Recht

Jede/r Schiffsführer/in einer schweizerischen Yacht bedarf für deren Führung eines Fähigkeitsausweises. Der Schweizerische Hochseeschein kann bei einer anerkannten Prüfungsstelle erworben werden. Gleichwertige ausländische Ausweise werden vom SSA ebenfalls anerkannt.

Der deutsche Sportbootführerschein See ist vom SSA nicht als gleichwertig anerkannt und berechtigt nicht zum Führen einer Schweizer Yacht.

1.4 Geltung nach internationalem Recht

International wird mehrheitlich auf die Eigenverantwortung der Schiffsführerinnen und Schiffsführer gesetzt. Eine Führerscheinplicht gibt es zwar in vielen Ländern, aber in internationalen Gewässern gelten die Regeln des Flaggenstaats des jeweiligen Schiffs.

Der Schweizer Hochseeausweis ist aufgrund seiner rechtlichen Grundlage in Bezug auf Sport- und Vergnügungsschiffen zur Navigation in Küstengewässern und auf hoher See zeitlich und geographisch unbeschränkt gültig.

1.5 Internationale Anerkennung gemäss UNECE-Resolution 40

Eine Unterorganisation der UNO, eine Arbeitsgruppe der Economic Commission for Europe (UNECE) hat mit ihrer Resolution 40 das International Certificate for Operators of Pleasure Crafts, abgekürzt ICC, geschaffen. Das ICC unterscheidet zwischen Binnengewässer und Küstengewässer. Der deutsche SBF See ermöglicht, ohne zusätzliche Prüfung einen ICC für Küstengewässer zu erwerben. Der ICC gilt jedoch nur in den Küstengewässern derjenigen Länder, welche die Resolution angenommen haben. Er gilt **nicht** in Frankreich, Italien, Malta, Moldawien, Polen, Portugal, Russland, Schweden, Spanien und den Vereinigten Staaten von Amerika (Stand:2023). Diese Länder haben der Resolution nicht zugestimmt.

1.6 Geltung für Charteryachten

Chartergesellschaften und deren Versicherungen verlangen für das Chartern einer Yacht häufig einen (national anerkannten) Fähigkeitsausweis oder eine gleichwertige Qualifikation. Je nach Fahrtgebiet und den nationalen Vorgaben sind diese Anforderungen unterschiedlich hoch. Sie können, je nach Revier, eine Ausbildung und Erfahrung in Gezeitengewässern voraussetzen. Der Schweizer Hochseeausweis wird im Allgemeinen anerkannt.

1.7 Rechtliche Verpflichtung oder Eigenverantwortung?

Das deutsche amtliche Führerschein-System für Sportboote beruht weitgehend auf dem Prinzip der Eigenverantwortung. Eine Führerscheinplicht besteht in Deutschland nur für Schiffe mit Motorantrieb im Bereich Binnengewässer (SBF Binnen) und Küstengewässer (SBF See). Für das Führen von Yachten ausserhalb der Küstengewässer gibt es ein modulares System von amtlichen, empfohlenen Sportbootführerscheinen: Sportküstenschifferschein für bis zu 12 sm vor der Küste, Sportseeschifferschein für bis zu 30 sm und Sporthochseeschifferschein für weltweite Fahrt (siehe z.B. <https://www.dhh.de/segelkurse/segelscheine-im-ueberblick>). Nur zum Führen von gewerblich zur Ausbildung genutzten Sportbooten sind die Führerscheine vorgeschrieben. Der Küstenschein ist somit Teil eines Qualifikationskonzepts, das für die Sportschiffahrt zum grössten Teil auf Eigenverantwortung basiert und nur für das Führen von Schiffen unter Motor minimale Kenntnisse und Fertigkeiten prüft. Sehr ähnlich verhält es sich in Grossbritannien. Auch hier gilt grundsätzlich keine Ausweispflicht, dennoch empfiehlt die RYA und indirekt die englische Rechtsprechung die Erlangung einer nautischen Qualifikation (Coastal Skipper oder Yachtmaster Offshore).

2 Fachliche Anforderungen für die Führung von Yachten auf See

Wer den Küstenschein als Alternative zu einer fundierten Ausbildung in Hochseenavigation bewirbt, erweckt den Eindruck, für die küstennahe Navigation brauche es deutlich weniger theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung als auf hoher See. Das Gegenteil ist aber der Fall:

- Die Berechnung der Höhe der Gezeiten ist insbesondere für das Einlaufen in Häfen und das Ankern vor der Küste von essenzieller Bedeutung. Auf hoher See hat die Höhe der Gezeit praktisch keine Bedeutung.
- Die Wirkungen der Gezeitenströme auf den Kurs eines Schiffs sind in Küstennähe, vor Kaps, in Durchfahrten zwischen Inseln oder im Bereich von Flussmündungen besonders gross. Es ist für eine küstennahe Navigation zentral zu wissen, wie Stärke und Richtung der Gezeitenströme bei der Festlegung des zu steuernden Kurses berücksichtigt werden müssen.
- Das Identifizieren der Leuchfeuer und Seezeichen ist für die Bestimmung des Schiffsorts auch in Zeiten des GPS essenziell.
- Gerade für die Navigation in küstennahen Bereichen ist es unabdingbar, sich die nötigen Wetterinformationen zu beschaffen, die Wetterentwicklung zu beobachten und die nötigen Konsequenzen für das Schiff zu beurteilen.

Die praktische Prüfung für den deutschen SBF See kann auf Binnengewässern mit Motorbooten durchgeführt werden. Diese Boote sind selten länger als 8 Meter oder schwerer als 2 Tonnen. Die Vorbereitung auf die Prüfung für den SBF See ist weniger aufwändig und anspruchsvoll als für die Prüfung für den Schweizerischen Binnenführerschein für Motorschiffe. Der grosse Teil der Charteryachten, mit denen man im Küstenbereich segelt, ist zwischen 30 und 45 Fuss (10 bis 14 Meter) lang und zwischen 8 und 14 Tonnen schwer. Das Verhalten einer seegängigen Yacht bei Wind in einem Küstenhafen ist in keiner Weise mit dem eines Motorboots im Hafen eines Binnensees vergleichbar. Daher kann auch das Manövrieren mit seegängigen Yachten nicht in Binnenhäfen gelernt werden.

Das Ausbildungskonzept des Schweizer Hochseeausweises basiert auf praktischer Erfahrung auf seegängigen Schiffen der EU-Seetauglichkeitskategorien A und B. Verlangt werden 1'000 sm mit praktischer Beteiligung an der Schiffsführung. Die erworbenen Erfahrungen müssen im Leistungsnachweis bestätigt werden. Dieses System bietet eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass die Kandidatinnen und Kandidaten über eine basale Manöverpraxis für seegehende Schiffe verfügen.

Beim SBF See beschränkt sich die praktische Prüfung zudem auf Manöver unter Motorantrieb. Für das Führen von Segelyachten zentrale Manöver wie das Setzen und Bergen der Segel oder das Reffen werden für den SBF See nicht ausgebildet und geprüft.

Aus diesen Gründen ist der CCS der Meinung, dass der deutsche SBF See («Küstenausweis») keine Alternative zu einer fundierten theoretischen und praktischen Ausbildung wie die für den Schweizer Hochseeausweis darstellt.

Bern, August 2023