Bundesverband der See- und Hafenlotsen
Federal Association of German Sea and Port Pilots

BSHL · Palmaille 29 · 22767 Hamburg

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat WS 26
- Recht der Seeschifffahrt -
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

E-Mail: Ref-WS26@bmdv.bund.de

Palmaille 29
D 22767 Hamburg

Telefon: [redacted]
Mobile: [redacted]
Telefax: [redacted]
verband@bshl.de
www.bshl.de

Hamburg, 17.01.2023

WS26/6291.9/5

Stellungnahme des Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen (BSHL) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Verordnung über die Aus- und Fortbildung der Seelotsinnen und Seelotsen und zur Umsetzung der neuen Seelotsenausbildung (SeeLAuFV).

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bundesverband der See- und Hafenlotsen greift in dieser Stellungnahme nur die aus unserer Sicht noch offenen Fragen zu einzelnen Paragrafen des vorliegenden Referentenentwurfes zur SeeLAuFV auf, die uns dringend klärungsbedürftig erscheinen.
Einige Änderungen in der neuen SeeLAuFV greifen in die bestehenden Selbstverwaltungsrechte der Seelotsenbrüderschaften ein. Hierzu müssen sich die Lotsenbrüderschaften positionieren. Wir wollen diesen nicht vorgreifen.
Wichtig erscheint uns neben den Regelungen der neuen SeeLAuFV die Erweiterung bzw. Öffnung der Bewerbungslisten bei den zuständigen Stellen der GDWS, auf alle am Seelotsberuf interessierten Personen, sobald sie das STCW II/1 Befähigungszeugnis zum nautischen Wachoffizier erworben haben oder auch schon während des Studiums bzw. der Fachschulausbildung.
Damit würde ein wichtiges Signal an den Personenkreis gesendet, der nach dem Patenterwerb Berufserfahrung in der Seeschifffahrt sammeln möchte, aber später die Lotsenausbildung LA2 oder LA3 anstrebt. Den zuständigen Behörden und den Lotsenbrüderschaften würde es die Planung erleichtern, wenn sie einen frühzeigen Überblick auf die zukünftige Anzahl der Bewerber für die drei Eingangs-Lotsenausbildungsabschnitte hätten. Derzeit ist eine Bewerbung nur möglich, wenn bereits alle Zulassungsvoraussetzungen erfüllt sind. Wir plädieren für eine Aufhebung dieser Verknüpfung.

[redacted]

A. § 3 Zulassung zur Ausbildung

In Anlage 2 zur Verordnung wird unterhalb der Bewertungsmatrix für LA2/LA3 angemerkt, „eine Reihung findet nur innerhalb einer Bewerbergruppe für denselben Eingangs-Lotsenausbildungsabschnitt statt". Damit wird nur dort klargestellt, dass es kein gemeinsames Ranking zwischen den Bewerbergruppen LA1-LA3 gibt. Wegen der Bedeutung für die Gleichbehandlung und die Chancengleichheit sollte der Text aus der Anlage 2 in § 3 dieser Verordnung aufgenommen werden.
Ungeklärt ist allerdings, nach welchen Kriterien die Bewerbenden der verschiedenen Eingangs-Lotsenausbildungsabschnitte zugelassen werden, wenn mehr Bewerbende aus den verschiedenen Eingangs-Lotsenausbildungsabschnitten vorhanden sind als die erforderliche Anzahl.
Eine Priorisierung nach Zulassungsdatum scheidet u. E. aus, weil dieses die Chancengleichheit aushebeln würde. Der BSHL schlägt daher eine Kontingentierung der insgesamt erforderlichen Anzahl an Zulassungen der Bewerberinnen und Bewerber aus den drei Eingangs Lotsenausbildungsabschnitten LA1, LA2 und LA3, beispielsweise zu je einem Drittel vor.
Bei der Ermittlung der erforderlichen Anzahl an zuzulassenden Bewerbern sollten die Lotsenbrüderschaften ein stärkeres Mitbestimmungsrecht erhalten. Schließlich sind es die in den Brüderschaften zusammengeschlossenen Lotsen, die das wirtschaftliche und personelle Risiko tragen, wenn es aufgrund von Fehleinschätzungen zu fehlerhaften Zulassungen kommt.

Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen schlägt daher nachstehende Änderungen des § 3 (1) vor (Änderungsvorschläge in roter Schrift):

(1) Die Aufsichtsbehörde nach § 3 der Allgemeinen Lotsverordnung (Aufsichtsbehörde) hat die im Einvernehmen mit den Lotsenbrüderschaften ermittelte erforderliche Anzahl an bewerbenden Personen nach dem erfolgreichen Auswahlverfahren als Seelotsenanwärterin oder Seelotsenanwärter zuzulassen.
Sind mehr Bewerbende vorhanden als die erforderliche Anzahl, hat die Aufsichtsbehörde die Bewerbenden anhand einer Bewertungsmatrix nach Anlage 2 zu bewerten und die Bewerbenden mit den höchsten Bewertungen in erforderlicher Anzahl zuzulassen. Eine Reihung findet nur innerhalb einer Bewerbergruppe für denselben Eingangs-Lotsenausbildungsabschnitt statt. Bei der Zulassung werden die Bewerbergruppen gleichmäßig berücksichtigt. Satz 2 gilt auch für die Zulassung zur Prüfung nach § 11 Absatz 3.

B. § 4 Durchführung der Ausbildung

Insbesondere die LA1-Ausbildung ist von ihrem Wesen her eine Berufsausbildung. Der Bund als Eigentümer des Deutschen Seelotswesens ist in der Verantwortung, dass während der Ausbildung die einschlägigen Arbeitsschutz- und Urlaubsgesetze eingehalten werden. Nur ausgeruhte Aspiranten können auch sinnvoll praktisch angeleitet werden und dem theoretischen Unterricht folgen. Die gesetzlichen Mindestnormen für die Tages- und Wochenarbeitszeit, sowie für Ruhezeiten, sollten zwingend eingehalten werden.

Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen schlägt daher nachstehende Änderungen des § 4 (5) vor (Änderungsvorschläge in roter Schrift):

(5) Während der Ausbildung findet das Arbeitszeitgesetz auf Seelotsenanwärterinnen und Seelotsenanwärter Anwendung. Der Seelotsenanwärterin und dem Seelotsenanwärter stehen 24 freie Werktage pro Jahr Urlaub zu, die je nach Lotsenausbildungsabschnitt von der Bundeslotsenkammer oder der ausbildenden Brüderschaft unter Berücksichtigung der ausbildungsrelevanten Belange und in Übereinstimmung mit dem Bundesurlaubsgesetz festgelegt werden.

§ 5 Theoretische Ausbildung (keine Vorschläge)

C. § 6 Praktische Ausbildung

Nach § 21 (2) SeeLotsG führt die Seelotsin oder der Seelotse die Lotsung in eigener Verantwortung durch. Nach § 23 (2) SeeLotsG bleibt die Kapitänin oder der Kapitän für die Führung des Schiffes auch dann verantwortlich, wenn sie oder er selbstständige Anordnungen der Seelotsin oder des Seelotsen hinsichtlich der Führung des Schiffes zulässt.
Welche zusätzliche Verantwortung ist beim angeleiteten Mitfahren gemeint und wie wirkt sich diese Verantwortung auf die Lotsenhaftung und im Schadensfall auf die Haftpflicht(versicherung) aus? Angeleitetes Mitfahren bedeutet doch, dass die Seelotsenanwärterinnen und Seelotsenanwärter unter Aufsicht des Lotsen die Lotsberatung inhaltlich üben müssen und dabei auch situationsabhängige Handlungen ausgeführt werden.
Das sogenannte „angeleitete Mitfahren" wie vorgehend beschreiben, ist substanziell für die Lotsenausbildung, insbesondere für die im „Shipshandling" unerfahrene Bewerber. Die Verordnung sollte auf diese Wirklichkeit eingehen und Rechtsklarheit schaffen.
In den zweiten Satz der Nummer 3 sollte „nach Möglichkeit" eingefügt werden. Es gibt Ausbildungsgebiete in den Revieren (Beispiel Flensburg), auf denen wenig Schiffe verkehren, so dass es den Bewerbern nicht möglich ist, innerhalb der vorgegebenen Ausbildungsdauer bei Einzelmitnahme die vorgeschriebene Anzahl Fahrten zu absolvieren.

Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen schlägt daher nachstehende Änderungen des § 6 (3) vor (Änderungsvorschläge in roter Schrift):

(3) Zur angeleiteten Lotsberatung oder zur Ausübung einer anderen Tätigkeit bei der praktischen Ausbildung, dürfen die Seelotsenanwärterinnen und Seelotsenanwärter nur unter unmittelbarer Aufsicht der verantwortlichen Seelotsin oder des verantwortlichen Seelotsen und nur mit Zustimmung des Kapitäns herangezogen werden. Bei Ausbildungsfahrten soll nach Möglichkeit nur eine Seelotsenanwärterin oder ein Seelotsenanwärter pro anleitender Seelotsin oder anleitendem Seelotsen teilnehmen.

§ 7 Ausbildungsnachweise (keine Vorschläge)

D. § 8 Abweichungen vom Ausbildungsgang

Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen hat bereits in seiner Anhörung zum Seelotsgesetz der Verlängerung der brüderschaftsbezogenen Ausbildung für befahrene Kapitäne und leitende nautische 1. Offiziere um 4 Monate auf nunmehr 12 Monate erfolglos widersprochen. Daher begrüßen wir ausdrücklich die Ausnahmeregelung in Nummer 2., die es den Lotsenbrüderschaften ermöglicht, eine Verkürzung für diese berufserfahrene Bewerber zu beantragen.
In der Praxis werden die Lotsenbrüderschaften versuchen, Bewerbergruppe für den Eingangs-Lotsenausbildungsabschnitt LA3 zu bilden, die in ihrer Zusammensetzung alle besonders befähigte Seelotsenanwärterinnen oder Seelotsenanärter im Sinne der SeeLAuFV sind. Für solche Bewerbergruppen sollte die Aufsichtsbehörde eine kollektive Verkürzung genehmigen können.

Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen schlägt daher nachstehende Änderungen des § 8 vor (Änderungsvorschläge in roter Schrift):

Die Aufsichtsbehörde kann mit Zustimmung der ausbildenden Brüderschaft unter Berücksichtigung der revierspezifischen Anforderungen und der jeweiligen Vorkenntnisse der Seelotsenanwärterin oder des Seelotsenanwärters im Einzelfall oder im Fall der nachstehenden Nummer 2. auch generell für eine homogene Ausbildungsgruppe, zur Berücksichtigung besonderer Umstände die Ausbildungszeit verkürzen. Ein solcher Fall liegt insbesondere vor,
1. wenn eine Seelotsin oder ein Seelotse unter Verzicht auf die Rechte aus der Bestallung die Zulassung als Seelotsenanwärterin oder Seelotsenanwärter in einem anderen Revier beantragt oder
2. wenn die Lotsenbrüderschaft eine Verkürzung auf mindestens acht Monate für besonders befähigte Seelotsenanwärterinnen oder Seelotsenanwärter einer Ausbildungsgruppe beantragt, die die Zulassungsvoraussetzungen nach § 9 Absatz 2 des Seelotsgesetzes erfüllen.

§ 9 bis § 23 (keine Vorschläge)

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand des Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen

Hamburg, 17. Januar 2023