



## Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V.

- Mitglied der International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA) -  
- Mitglied der Confederation of European Shipmasters' Associations (CESMA) -

VDKS · Palmaille 29 · 22767 Hamburg

22767 Hamburg  
Adolph-Woermann-Haus  
Palmaille 29  
Tel.: [REDACTED]  
Fax: [REDACTED]  
E-mail: vdk.office@t-online.de  
Internet: www.vdks.org

[REDACTED]  
[REDACTED]  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

Hamburg, den 19. Januar 2023

Verordnung über die Aus- und Fortbildung der Seelotsinnen und Seelotsen und zur Umsetzung der neuen Seelotsenausbildung

Bezug: Verbändeanhörung Aktenzeichen: WS26/6291.9/5

[REDACTED]

### Stellungnahme zum Entwurf der Seelotsenaus- und -fortbildungsverordnung (SeeLAufVE)

Mit der Novellierung des Seelotsgesetzes im Juni 2021 wurde zu den bisherigen zwei Ausbildungswegen ein weiterer geschaffen, der sich von den bisherigen Ausbildungswegen deutlich unterscheidet. Zweck der Novellierung ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bewerberanzahl zur Deckung des zukünftigen Bedarfs der Seelotsen, um die Sicherheit der deutschen Seelotsreviere auch zukünftig zu gewährleisten. Dies ist ausdrücklich zu begrüßen.

Das Seelotsgesetz stellt die rechtliche Grundlage für drei nach dem Gesetz gleichwertige Ausbildungswege dar. Der Entwurf der Seelotsenaus- und -fortbildungsverordnung führt jedoch zu einer bevorzugten Rekrutierung der Bewerber nach dem neuen Ausbildungsweg LA 1 und benachteiligt damit die bisherigen Ausbildungswege LA 3 und LA 2. Dies zeigt sich in der Bewertungsmatrix im Auswahlverfahren gemäß Anlage 2 zu Paragraph 3 Abs. 1 des Entwurfs. Während die Dienststellung an Bord und die Seefahrtzeiten der bisherigen Ausbildungswege LA 3 und LA 2 jeweils 7,5 Punkte erhalten, werden für die nicht obligatorische Seefahrtzeit als Nautischer Wachoffizier im Ausbildungsweg LA 1 10 Punkte vergeben. Damit findet die Erfahrung eines befahrenen Kapitäns oder 1. Offiziers im Auswahlverfahren nicht den erforderlichen Stellenwert gegenüber einem Junioroffizier nach einem auch nur kurzen Einsatz als Nautiker auf einem Seeschiff. Auch die hohe Bewertung eines jungen Geburtsjahrgangs mit zehn Punkten verdrängt den Wert der Berufserfahrung von Kapitänen und Senior-Offizieren in den Ausbildungswegen LA 3 und LA 2.

Des Weiteren findet eine Reihung nur innerhalb einer Bewerbergruppe für denselben Lotsenausbildungsabschnitt statt, was zur Folge haben könnte, dass im Ergebnis der Auswahl nach der Bewertungsmatrix ein schlechterer Bewerber den potentiellen besseren eines anderen Ausbildungsgangs verdrängen könnte.

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]



*Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V.*

Problematisch und letztlich contra legem könnte auch die Regelung sein, dass die Bewerber im Ausbildungsgang LA 1 bereits als zugelassene Bewerber gelten, während die Bewerber mit nautischer Schiffsführungserfahrung in den Ausbildungswegen LA 3 und LA 2 erst nach Erfüllung der vorgeschriebenen Seefahrtszeit, dem Eignungstest und der praktischen Prüfung zum Seelotsen-Anwärter zugelassen werden. Dies würde zu einem Vorrang der LA 1-Bewerber führen und damit die Gleichwertigkeit der Ausbildungswege verletzen. Insofern sollten sich Bewerber der Ausbildungswege LA 3 und LA 2 schon bei Beginn des Nautikstudiums als Seelotsenbewerber eintragen lassen können, um nicht in einem Wettbewerbsnachteil zu den LA 1-Bewerbern zu stehen.

Es ist damit festzustellen, dass mit In-Kraft-Setzung des Entwurfs in seiner jetzigen Form die Regelungen des zu Grunde liegenden Seeaufgabengesetzes eingeschränkt würden, so dass die Verordnung dann als rechtswidrig zu bestimmen wäre.

Des Weiteren ist festzustellen, dass bei Präferenzierung des Lotsenausbildungswegs LA 1 die Attraktivität des Nautikerberufes in hohem Maße sinken würde, was eine weitere signifikante Abnahme der zur Verfügung stehenden Nautiker für die deutsche Seeschifffahrt zur Folge hätte. Gab es bisher für jeden Nautiker die Möglichkeit, nach Erfüllung der jeweiligen Voraussetzungen sich um eine Bestallung als Seelotse zu bewerben, als ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität des Nautikerberufes, können sich zukünftig Interessenten direkt als Lotse bewerben und stehen für einen Einsatz in der Seeschifffahrt nicht mehr zur Verfügung. Für diejenigen, die sich für eine praktische Nautikertätigkeit entscheiden und sich anschließend um eine Bestallung als Lotse bewerben, sind die Zugangsvoraussetzungen deutlich schlechter geworden, was eine gravierende Abnahme der nautischen Zugangszahlen in der Seeschifffahrt zur Folge haben wird.

Als weitere Folge der Abnahme der Anzahl der aktiven Nautiker in der Seeschifffahrt wird die Erfahrung der praktischen Seefahrt in der maritimen Wirtschaft fehlen, was dann zu einer Reduzierung des Maritimen Know-hows, speziell auch in der Fachgremienarbeit, führen wird. Dies steht konträr zur politischen Vorgabe des Erhalts und der Förderung des Maritimen Know-hows.

Solange eine ausreichende Anzahl von qualifizierten Bewerbern zum Seelotsen gegeben ist, sollten deshalb die Ausbildungswege mit der entsprechenden praktischen nautischen Erfahrung, eben LA 3 und LA 2, in gleichwertiger Weise gegenüber dem neuen Ausbildungsweg LA 1 genutzt werden können.

Als Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS) vertreten wir ca. 1.400 Kapitäne und Schiffsoffiziere und danken für die Möglichkeit der Stellungnahme in dieser Sache.

Wir bitten um Beachtung unserer oben genannten Argumente und wären dankbar, wenn wir zukünftig frühzeitig zu Anhörungen von denen unsere Mitglieder betreffenden Themen eingeladen werden.

Mit den besten Grüßen,

  
Präsident

- Maritimer "Goodwill" Botschafter der IMO -