

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [mailto:]

Gesendet: Freitag, 20. November 2020 11:01

An: Ref-WS22

Cc:

Betreff: AW: Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes

Sehr geehrter

wir bedanken uns nochmals für die Zusendung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes. Gern nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Der Auslöser für eine Gesetzesänderung ist der neue Ausbildungsweg für Seelotsen. An der notwendigen Neufassung der Seelotsenaus- und Fortbildungsverordnung wurde viele Jahre intensiv gearbeitet, diese Verordnung ist nach Auskunft der GDWS nahezu fertiggestellt (Texte und Pläne). Auch wenn diese neue SeeLAuFV möglicherweise noch nicht reif für eine Veröffentlichung ist, so halten wir es dennoch für zwingend erforderlich, zumindest den aktuellen Stand dieser soweit wir gehört haben fast fertigen Verordnung zu erhalten, um die im vorliegenden Gesetzentwurf vorgestellten Regelungen verstehen und beurteilen zu können. Es ist sehr bedauerlich, dass Sie uns die Verordnung nicht mitgesandt haben, aus der im Detail hervorgehen sollte, welche Voraussetzungen für die Ausbildung zur Seelotsin/zum Seelotsen vorliegen müssen, wie die Ausbildung in den einzelnen Abschnitten durchgeführt wird (brüderschafts- bzw. revierübergreifend und brüderschaftsintern bzw. revierbezogen) und wie die Finanzierung geregelt ist.

Uns liegt eine Präsentation der GDWS aus dem Jahr 2018 vor, in dem die zukünftigen Wege zur Seelotsin/zum Seelotsen aufgezeigt werden, beginnend mit LA1 nach erfolgreichem Abschluss der FH Nautik bzw. der Fachschule Nautik. Haben Lotsenbewerber bereits ein Kapitänspatent, können jedoch keine Seefahrtzeit von mind. zwei Jahren nachweisen, ist es ihnen möglich, mit einer zusätzlichen sechsmonatigen lotsenspezifischen und praxisorientierten Ausbildung beim Ausbildungsabschnitt LA2 einzusteigen. Kapitäne mit Patent und mehrjähriger Fahrzeit beginnen die Lotsenausbildung mit LA3. Ist dieser Weg zum Lotsen noch aktuell oder hat es Änderungen gegeben?

An die oben gestellte Frage schließen sich folgende offen gebliebene Punkte an:

In § 11 (2) wird neu aufgenommen, dass Seelotsenanwärterinnen und -anwärter, die die Ausbildung bei LA1 begonnen haben, vor der Bestallung den Masterabschluss der Fachrichtung Seelotswesen nachweisen müssen. Es ist auch nach unserer Auffassung richtig, dass der bis 2018 angedachte Ausbildungsweg LA1-LA3 mit allen Prüfungen bis hin zur Bestallung nicht automatisch ein Kapitänspatent nach sich ziehen konnte. Ein Ausweg soll nun anscheinend über ein Studium zum Master erfolgen. Dazu ergeben sich bei uns folgende Fragen:

1. Warum müssen die Anwärter zwingend einen Masterabschluss vorlegen, bevor sie nach Durchlaufen der kompletten Ausbildung bestellt werden? Ziel ist es doch, mehr kompetente Seelotsen für die Bruderschaften zu gewinnen, die sie auf dem genannten Weg bekommen sollen. Warum wird ein Zusatzstudium gefordert? Das Kapitänspatent ist für die Ausübung des Berufes des Seelotsen nicht erforderlich.
2. Gibt es bereits eine oder mehrere Hochschulen, die den neuen Studiengang „Seelotswesen“ anbieten? Und wenn, nach welchen Kriterien wird die Hochschule ausgesucht, die den Studiengang durchführen wird? Ist es beabsichtigt den Studiengang zu akkreditieren und auch gegenüber Dritten zu öffnen?
3. Sollte die Hochschule nicht in der Nähe des Standorts der ausbildenden Bruderschaft sein, wie wird dann die Teilnahme am Studium sicher gestellt? Werden die Aspiranten und gleichzeitig Studenten frei gestellt? Oder wird ein Fernstudium erwogen?
4. Wir gehen davon aus, dass die neue Ausbildung für alle Aspiranten ein full-time Job sein und deren volle Aufmerksamkeit fordern wird. Wie soll in dieser bereits anstrengenden Zeit ausbildungsbegleitend auch noch ein Masterstudium an einer Hochschule erfolgen? Dies vor dem Hintergrund, dass das derzeitige post Bologna-Reform Kreditpunktsystem (ECTS) bei einem Präsenzstudium von einer durchschnittlichen Arbeitsbelastung von 1.800 Stunden pro Jahr ausgeht. Ein Fernstudium würde in etwa eine erforderliche Gesamtarbeitszeit von etwa 1.000 Stunden pro akademischen Jahr abverlangen.
5. An Punkt 4 anschließend stellt sich die Frage, ob das Studium auch im Anschluss an die Ausbildung LA1-LA3 durchgeführt werden soll oder kann, um den geforderten Master und die Bestallung zu erhalten. Damit würde sich die Ausbildung um zwei Jahre verlängern.
6. Wenn Punkt 5 möglich ist werden diese fertigen Aspiranten, die jetzt nur noch Studenten sind, für die folgenden zwei Jahre Studium Unterhalt erhalten?
7. Zusätzlich würden wir gern erfahren – denn das lässt sich weder dem Gesetz noch der Begründung entnehmen – ob die Aspiranten, die die Ausbildung LA1 bis LA durchlaufen und auch den Masterabschluss vorgelegt haben, nach ihrer Bestallung auch das Kapitänspatent erhalten werden?

Die Begründung unter Punkt 9 zu § 11 ist nach unserer Ansicht nicht aussagekräftig. Es heißt dort, dass „Anwärterinnen und Anwärter, die die Ausbildung mit der Qualifikation des § 9 Absatz 4 beginnen (also LA1), nach erfolgreicher zweijähriger Ausbildungszeit mit dem akademischen Grad eines Masters abschließen.“ Es wird mit keinem Wort erwähnt, dass neben der eigentlichen Ausbildung zum Seelotsen (LA1 bis LA3 über zwei Jahre) ein Hochschulstudium mit Masterabschluss zu absolvieren ist. Es lässt eher vermuten, dass die besagte zweijährige Ausbildung mit dem akademischen Grad eines Masters abschließt. Die Begründung zu § 11 muss u.E. auf die zusätzlich geforderte Qualifizierung eingehen und den Sinn und Zweck dieser Qualifizierung darlegen.

Unsere Befürchtung ist, dass die Forderung nach einem Masterstudium zeitgleich mit der Ausbildung eine sehr große Belastung für Bewerberinnen und Bewerber sein wird und eher abschreckt als motiviert.

Das Gesetz wird gendergerecht umformuliert. Die Aufnahme der geschlechtergerechten Sprache in Gesetze und Verordnungen wird auch von unserer Justizbehörde gefordert und ist zeitgemäß. Auch wenn die Ansicht vertreten wird, dass eine Änderung der Begriffe wie Bruderschaft, Ältermann etc. zum jetzigen Zeitpunkt Folgeänderungen in anderen Verordnungen nach sich zögen, halten wir die konsequente Anwendung dennoch für richtig. Folgeänderungen wird es immer geben, das darf aber nicht dazu führen, dass die gendergerechte Sprache erst gar nicht umgesetzt wird. Daher unsere Bitte, auch bei den §§ 31 (der Ältermann, sein Stellvertreter), 32 (vom Ältermann oder einem anderen satzungsgemäß berufenen Vertreter), 38 (der Vorsitzende und sein Stellvertreter)

und 39 (vom Vorsitzenden oder einem anderen satzungsgemäß berufenen Vertreter) zumindest anteilmäßig die weibliche Form mit aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Grundsatzangelegenheiten, Lotswesen/HM1-2

Harbour Master's Division/Oberhafenamt

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4

20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847

Fax: +49 40 42847-

E-Mail:

Internet: www.hamburg-port-authority.de <<http://www.hamburg-port-authority.de/>>