

Information des BSHL



IMO Resolution A.960(23) vormals Resolution A.485

Auf der 23. Generalversammlung der IMO vom 24. November bis 5. Dezember 2003 wurde die Resolution A.960 mit Empfehlungen zum Training und zur Befähigung der Lotsen sowie zur Durchführung der Dienste verabschiedet. Die Versammlung ruft alle Staaten, welche Lotsendienste vorhalten, auf, diese Empfehlungen so schnell wie möglich umzusetzen.

Die IMO stellt Lotsen, maritime Sicherheit und Schutz der Umwelt in einen unmittelbaren Zusammenhang, indem sie die wichtige Rolle der Lotsen auf diesen Gebieten feststellt. Sie stellt die Notwendigkeit eines guten Arbeitsverhältnisses zwischen Lotsen und Schiffsführungen sowie eine spezialisierte auf Erfahrung und besondere Ortskenntnisse gründende Ausbildung auf hohem Niveau in den Mittelpunkt dieser Empfehlung. Die IMO sieht sich nicht als Überwachungsorgan für Lotsendienste sondern weist die aus dieser Resolution erwachsenden Aufgaben den jeweiligen Parteien, sprich den zuständigen Aufsichtsbehörden und den Lotsen und Trägern von Lotsendiensten zu.

Die IMO stellt fest, dass angepasste nationale Minimum – Standards für die jeweiligen Lotsendienste beschrieben werden sollen. Gleichzeitig sollen dort, wo bereits hoch qualifizierte Dienste bestehen, diese Standards erhalten bleiben und weiter gepflegt werden.

In zwei Anhängen zu dieser Resolution beschreibt das Papier

1. Empfehlungen zur Ausbildung und Befähigung und
2. Empfehlungen zur Durchführung der Dienste.

Viele der Begriffe und Regelungen, welche in dieser Resolution benannt werden, sind uns aus den bestehenden See- und Hafenlotsgesetzen bekannt:

- Aufsichtsbehörde,
- Lotsenorganisation,
- Eingangsvoraussetzungen, Lotsenausbildung, Prüfungsverfahren,
- Praktische Lotsenausbildung unter realen Lotsungsbedingungen mit Unterstützung durch Simulatoren und theoretischen Unterweisungen
- Lotsenzulassung, Beurkundung,
- Medizinische Fitness und Medizinische Überwachung,
- Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen,

Die Resolution beschreibt einen Lehrplan mit 28 Punkten, in welchen der angehende Lotse ausreichende Kenntnisse zur Erfüllung seiner Aufgabe nachweisen muss. Den Umfang und die Tiefe der Kenntnisse muss die zuständige Lotsenorganisation bzw. Aufsichtsbehörde entsprechend der lokalen Anforderungen beschreiben. Punkt 28 öffnet den Plan für alle vorher nicht genannten Punkte, welche für die Lotsentätigkeit in dem spezifischen Revier erforderlich sind.

Darüber hinaus werden aber auch andere Elemente eines modernen Qualitätsmanagements eingeführt, welche wir in dieser Form bereits bei der Entwicklung von STCW 95 und des ISM – Systems kennen gelernt haben:

- Interne Betrachtung und Aufarbeitung von Unfällen im Lotsrevier und ihre Berücksichtigung im Rahmen der Lotsenausbildung,
- Nachweis eines Trainings in Bridge Resource Management mit dem Ziel eines effektiven Informationsaustausches und der Handhabung spezifischer Notfallsituationen (Maschinenausfall, Ruderversager, ...),
- Durchführung bestimmter Weiterbildungsmaßnahmen (siehe folgende Ausführungen),
- Nachweise zur Aufrechterhaltung der Befähigung in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren.

Was die Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen angeht, macht die neue IMO – Resolution konkretere Vorgaben als unsere bestehenden nationalen Gesetze. Im Rahmen des zwischen zuständiger Aufsichtsbehörde und Seelotsen beschlossenen Weiterbildungsprogramms werden die meisten Punkte jedoch auf der nachgeordneten Verordnungs- bzw. Erlassebene abgedeckt (z. B. BRM, Shiphandling – Kurs, Radar – Kurs, ...). Andere von der IMO aufgezählte Elemente werden in Deutschland derzeit nicht benannt:

- Treffen mit örtlichen Behörden zur Besprechung von Notfallplänen und Notfallsituationen,
- Personen – bezogenes Sicherheitstraining, Überlebenstraining,
- Weiterbildung in bezug auf neue rechtliche Zusammenhänge insbesondere das See-lotsrevier betreffend,
- Erste Hilfe Kurse.

Dessen ungeachtet werden diese Dinge partiell auch bei uns bereits gemacht. Unter Qualitätsmanagement wird heute jedoch unter anderem die standardisierte ständige Nachvollziehbarkeit verstanden.

Der Nachweis der Aufrechterhaltung der Befähigung betrifft nach den Empfehlungen der neuen Resolution nicht nur den Nachweis der medizinischen Befähigung in regelmäßigen Abständen sondern auch den kontinuierlichen Nachweis ausreichender theoretischer und praktischer Kenntnisse zur Durchführung der Lotsentätigkeit. Wir kennen das von STCW 95 in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Befähigung der Schiffsoffiziere und Kapitäne.

Zur effektiven Durchführung der Lotsentätigkeit trifft die IMO in Anhang 2 in folgenden Punkten Klarstellungen wie folgt:

1. Die Effektivität einer Lotsung hängt von einem effektiven Informationsaustausch und einer effektiven Rollenverteilung innerhalb der Brückenbesetzung ab.
2. Die IMO sieht eine klare Aufgabenverteilung und Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Lotsen, Kapitän und diensthabenden Offizieren.
3. Die Übernahme eines Lotsen soll sicher und rechtzeitig vor Beginn der eigentlichen Lotsung erfolgen.
4. Für die Form und Art der Lotsenanforderung werden detaillierte Regeln beschrieben betreffend Kommunikationswege, Inhalt der zu übermittelnden Informationen, rechtzeitige Bestellung zur effizienten Planung des Lotsendienstes.

5. Umfassender und kontinuierlicher Informationsaustausch zwischen Kapitän und Lotsen im Verlaufe einer Lotsung, wie sie innerhalb der nationalen Arbeitsgruppe "Kapitän – Lotse" zwischen VDKS und Lotsen in den 90iger Jahren erarbeitet wurde. Lotsen wie Kapitänen wird eine spezifische Informationspflicht zugewiesen und detailliert beschrieben (sie reicht von der Präsentation der Pilot Card über Ausführungen zum Fahrplan, zu Sicherheitsanweisungen, Festmacherplänen bis hin zur Annahme notwendiger Schlepper und Festmacher). Dies ist sicherlich ein Punkt, welcher die meisten Anforderungen an die Weiterentwicklung der Qualität der Arbeit des einzelnen Lotsen stellt und in der praktischen Umsetzung nicht zuletzt von der Aufnahmefähigkeit der einzelnen Beteiligten des Brückenteams abhängig ist.
6. Als Sprache innerhalb des Brückenteams wird die englische Sprache verpflichtend als Arbeitssprache festgelegt. Ausnahme: Alle verstehen eine andere Sprache (z. B. die Landessprache) ohne Einschränkungen.
Der Praxis "local language" mit externen Diensten wird Rechnung getragen. Der Lotse muss den Kapitän stets informiert halten.
7. Der Lotse hat eine Meldepflicht bzgl. Vorfällen und Unfällen.
8. Der Lotse kann eine Lotsung ablehnen und muss dieses mit Begründung melden.
9. Der Lotse muss seinen Dienst fitt antreten.

22. Januar 2004