

## ***Der Lotse als „Hilfssheriff“ der Port-State-Control? Das Lotswesen im „Erika III“-Paket der EU***



**Im November 2005 legte die EU-Kommission ihren Entwurf für das „Dritte Maßnahmenpaket für die Sicherheit im Seeverkehr“ -kurz „Erika III“ genannt- vor. Eine der im Vorschlag enthaltenen sieben Maßnahmen sieht eine Konsolidierung der Rechtsvorschriften in Bezug auf die Hafenstaatenkontrolle vor. Unter anderem soll die Rolle der Lotsen bei der Aufdeckung möglicher Mängel an Bord ausgedehnt werden; dazu ist geplant, die bereits bestehende Meldepflicht des Lotsen an die zuständige Behörde des Hafenstaates, „sofern diese bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten von Mängeln Kenntnis erhalten, die die sichere Fahrt des Schiffes oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können“, auszuweiten. Der folgende Artikel bietet einen Diskussionsbeitrag zu der Frage an, welchen Einfluss diese Regelung auf die heute in Deutschland praktizierte Rolle insbesondere der Übersee-Lotsen als Berater der Schiffsführung haben könnte.**

Das „Erika-III“-Paket greift in vielen Punkten Konsequenzen aus dem Totalverlust der „Prestige“ am 19. November 2002 auf. Zu der für das Lotswesen vorgeschlagenen „Konsolidierung der Rechtsvorschriften in Bezug auf die Hafenstaatenkontrolle“ im Artikel 17 führte maßgeblich ein Interview des dänischen Übersee-Lotsen T. mit der Zeitung *Jyllandsposten* drei Tage nach dem Untergang. Dieser hatte die „Prestige“ am 06.11.2002 durch den großen Belt gelotst und stufte das Schiff im Nachhinein als „nicht seetüchtig“ ein. Dies begründete er wie folgt: *Das Radar sei durch eine Jacke verhängt gewesen, weil es die Offiziere zu stark blendete und das Antikollisionsgerät (Anmerkung des Verfassers: Was ist das?) sei außer Betrieb gewesen. Mit dem griechischen Kapitän sei die Zusammenarbeit „sehr schwierig gewesen. Entweder konnte er einfach kein Englisch, oder er war tatsächlich senil“, so der Lotse. Der Lotse überlegte, dies dem europäischen Lotsenverband zu melden, habe davon aber schließlich abgesehen, weil er prinzipiell keine Kundschaft anzeige.*

Diese Darstellungen führten zur Initiative der EU, auch den Lotsen außerhalb der Reviere grundsätzlich eine Meldepflicht gemäß Hafenstaatenkontrolle aufzuerlegen. Zum praktischen Verfahren hat die Kommission ein Formblatt (Anhang XIII) beigefügt, welches alle Lotsen (also auch die Revierlotsen) bei solchen Beobachtungen unmittelbar (also sicherlich im Anschluss an eine Lotsung) der zuständigen Behörde übermitteln sollen. In der Begründung der Kommission heißt es im Entwurf: *„Die Havarie der Prestige hat gezeigt, dass mangels einer klaren Rechtsgrundlage die Überseelotsen am Eingang zur Ostsee Informationen nicht weitergegeben haben.“*. Die Kommission stellt somit das unterschiedliche rechtliche Fundament zwischen „Revierlotsen“ und „Überseelotsen“ heraus. Auch in Deutschland muss eindeutig getrennt werden zwischen den Lotsungen auf den Seeschiffahrtsstraßen mit klar geregelten Lotsenannahmepflichten und den sogenannten „Lotsungen außerhalb der Reviere“. Dies soll später noch weiter erläutert werden.

Der schlechte Zustand des Schiffsrumpfes der „Prestige“ ist die wohl unbestrittene Ursache der Havarie und zweifelsohne hatte der dänische Lotse keine leichte Aufgabe übernommen. Aber hätten die von ihm genannten „Mängel“, deren Wertung hier nicht vorgenommen werden soll, aufgrund der geplanten Änderung des Artikel 17 zu einer Meldung und vor allem einer Initiative der port-state-control geführt? Hätte eine schriftliche Meldung über den schlechten Brückenzustand des Schiffes (welches doch letztendlich auseinanderbrach!) nach Beendigung der Lotsung durch internationale Gewässer die Katastrophe verhindern können? Einer solchen Meldung hätte die port-state-control doch erst mehrere Wochen später im Löschhafen Singapur (den das Schiff bekanntlich nie erreichte) nachgehen können. Verhindert hätte den späteren Totalverlust nur ein sofortiges Aufstoppen des Schiffes, für die sofortige Anordnung der Unterbrechung der Reise in den internationalen Gewässern fehlt aber tatsächlich die Rechtsgrundlage.

Hätte ein Lotse die Mängel in der Außenhaut des Schiffes überhaupt wahrnehmen können und soll für eine solche Inspektion der schnelle Weg von der Lotsenleiter bis zur Brücke ausreichen? Für solche Beurteilungen und vor allem die Maßnahme eines sofortigen Auslaufverbotes wäre doch eher allen vorher involvierten Behörden im Ladehafen ausreichend Zeit geblieben. Der stellvertretende Leiter des lettischen Hafens Ventspils, wo die „Prestige“ ihre Ladung aufgenommen hatte, wunderte sich im Nachhinein öffentlich, dass das Schiff den Ursprungshafen St. Petersburg verlassen durfte, wo es seines Wissens nur als schwimmender Tank zur Zwischenlagerung gedient habe. Dass es auch Ventspils, den Hafen seiner eigenen Zuständigkeit verlassen konnte, kommentierte der Hafenmeister nicht! Hier wären mit Sicherheit alle rechtlichen Möglichkeiten für ein sofortiges Auslaufverbot und eine intensive Inspektion gegeben gewesen.

Wie würde sich die von der EU geplante Erweiterung der Rolle des Lotsen im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle auf das deutsche Lotswesen auswirken? Bereits dem heute gültigen Artikel 17 der „EU-Richtlinie zur Kontrolle durch den Hafenstaat“ entspricht fast wortgleich der § 26 des „Gesetz über das Seelotswesen (SeeLG)“ mit einer Informationspflicht des Seelotsen über *„Mängel, von denen er bei der Erfüllung seiner üblichen Pflichten Kenntnis erhält“*. Eine solche Meldung muss an die zuständige Behörde des Hafenstaates abgegeben werden. Neu wird jedoch die Verpflichtung für die Aufsichtsbehörde der Lotsen (die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen) aufgrund eines Berichtes *„ordnungsgemäße Folgemaßnahmen“* zu treffen, also diese Meldungen auch an die für die Hafenstaatenkontrolle zuständige Behörde (die See-Berufsgenossenschaft) weiterzuleiten. Die deutschen Lotsen sind sich ihrer Verantwortung für das Verkehrssicherungssystem und den Schutz der Umwelt mehr als nur bewusst, liegt es doch in ihrem ureigensten Interesse, dem Schiff eine Passage ohne Zwischenfälle sicherzustellen.

Genau deshalb wird es für einen Lotsen im Gegensatz zur geplanten Abgabe des Formblattes nach Anhang XIII im Anschluss an die Lotsung immer sinnvoller sein, bei begründeten Zweifeln die Durchführung einer Lotsung sofort abzulehnen und damit die Weiterfahrt des Schiffes zu verhindern! Die sofortige Ablehnung einer Lotsung ist für die deutschen Revierlotsen in der „Allgemeinen Lotsverordnung (ALV)“ im § 8 (2) wie folgt geregelt: *„Der Seelotse kann eine Lotsung wegen Unzumutbarkeit ablehnen, wenn das Schiff oder dessen Ausrüstung schwerwiegende Mängel aufweist oder die Besatzung nicht ausreicht oder nicht ausreichend qualifiziert ist und dadurch die Sicherheit der Schifffahrt oder die Umwelt erheblich gefährdet wird.“* Da der Lotse seine Tätigkeit in eigener Verantwortung durchführt (§21 SeeLG), müsste er sich zwangsläufig erklären, warum er eine Lotsung trotz erheblicher Bedenken (aufgrund seines Berichtes) fortgesetzt hat. Die gleichen Konsequenzen müsste umgekehrt das Unterlassen einer Meldung haben, wenn sich das Schiff nur kurze Zeit später (wie im Falle der Prestige) als nicht seetüchtig erweist.

Die Beurteilung der Initiative der Kommission stellt sich jedoch für das sogenannte „Überseelotswesen“ im Gegensatz zu dem „Revierlotswesen“ mit seinen genau definierten Lotsenannahmepflichten erheblich anders dar. Im Bereich der Übersee-Lotsungen wie z.B. der Lotsung der „Prestige“ durch die Kadettrinne existiert lediglich eine *„Empfehlung zur Annahme eines Lotsen“*. Die Neufassung des Artikel 17 im Entwurf der Kommission zielt allerdings in erster Linie auf die Gruppe der „Übersee-Lotsen“ ab (Wortlaut Artikel 17: *„auf der Durchfahrt befindliche Schiffe“*) und soll hier die fehlende Rechtsgrundlage bezüglich einer Meldepflicht schaffen. Gemäß §42 SeeLG gilt der oben genannte §26 SeeLG bezüglich einer solchen Meldepflicht zwar bereits heute auch für die deutschen Überseelotsen. Die Schaffung einer internationalen Rechtsgrundlage für die erheblich sinnvollere Maßnahme zur Ablehnung einer Lotsung wurde hingegen im Entwurf der Kommission nicht in Erwägung gezogen. Die vernünftige Regelung in der deutschen ALV mit dem oben zitierten §8 hat für die deutschen Übersee-Lotsen keine Gültigkeit. Im Klartext: Wenn der Lotse Bedenken hätte, die Lotsung fortzusetzen, würde das Schiff in letzter Konsequenz ohne ihn weiterfahren!

Ein interessanter und leider viel zu wenig beachteter Fall ergab sich bei der „Kapitän Stankow“ im Januar 2003, die mit 70.000 mt Rohöl beladen freiwillig einen Übersee-Lotsen durch die Kadettrinne an Bord genommen hatte. Der Lotse stellte fest, dass die Ruderanlage defekt war und nur über die Notsteuerung gefahren wurde. Es kam zum Disput mit dem Kapitän, der sich trotz dieser erheblichen und nicht zu verantwortenden Einschränkung der Manövrierfähigkeit seines Schiffes erst nach Einschalten der Behörden durch den Lotsen dazu überreden (!) ließ, die Fahrt zu unterbrechen. Niemand hätte den Kapitän dazu zwingen können; er hätte den Lotsen aufgrund der fehlenden Lotsenannahmepflicht im Prinzip einfach entlassen und alleine weiterfahren können!

Bisher wird gerade der Übersee-Lotse in seiner Funktion von allen Schiffsführungen als Berater definiert und akzeptiert. Ist dies auch noch der Fall, wenn er international eine Art „Hilfssheriff-Funktion“ der port-state-control zugewiesen bekommt? Würden dann insbesondere die vermeindlichen Risikoschiffe, wie z.B. die „Prestige“, einen so definierten Lotsen freiwillig annehmen? Ein ganz wichtiger Aspekt des Lotswesens in seiner heute sinnvoll praktizierten Form und vor allem im Selbstverständnis der Lotsen darf nicht übersehen werden und wurde von dem dänischen Kollegen gar nicht so falsch wiedergegeben: Der Lotse erbringt eine Dienstleistung für das Schiff und dieser Kunde zahlt dafür. Wie würde sich das Verhältnis zwischen Lotse und Schiffsführung verändern, wenn der Lotse sich ohne mündlich geäußerte Kritik vom Kapitän verabschiedet und auf das Schiff im nächsten Hafen ein Inspektionsteam der port-state-control mit dem Bericht des Lotsen gemäß Anlage XIII wartet?

Auf einem Experten-Hearing des Europa-Abgeordneten Willi Piecyk am 24.05.2006 in Kiel zum „Erika-III“-Paket wurde auf meine o.g. kritischen Anmerkungen von Vertretern der Wasserschutzpolizei angemerkt, dass die Lotsen bereit sein müssten im Rahmen der globalen Veränderungen als erster Repräsentant des Staates auf den Schiffen zusätzliche Aufgaben im Bereich Safety und Security zu übernehmen. Aber ist der Lotse wirklich der geeignete „deputy“, wenn er in zunehmendem Maße bei jeglichem Zwischenfall gemeinsam mit dem Kapitän in den Ermittlungsmittelpunkt gerückt wird? Selbstverständlich ist der Lotse durch seinen im Gesetz definierten staatlichen Auftrag in allererster Linie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verpflichtet; de facto sind die Lotsen als „unabhängige Berater“ jedoch gleichzeitig in zunehmendem Maße in der Rolle des „Vermittlers zwischen den privatwirtschaftlichen Interessen der Hafenwirtschaft und dem öffentlichen Interesse der Schifffahrtsverwaltung“ gefordert. Umso wichtiger ist für den Lotsen, seine Entscheidungen frei von kommerziellem Druck fällen zu können. Die European Maritime Pilots Association (EMPA) schrieb deshalb völlig zu Recht in Ihrer Stellungnahme zum „Erika-III“-Paket vom 04.05.2006:

*To perform the pilots tasks independently, giving priority to safety and finding the right balance between the interests of one ship and the remaining traffic, a pilots judgment should be free of commercial pressure. For this reason competition amongst pilot services has always been avoided world wide.*

Mein persönliches Fazit:

Der Vorschlag der Kommission, die Lotsen stärker in die Aufgaben der Hafenstaatenkontrolle einzubinden, erfordert aufgrund des deutschen Seelotsgesetzes für die Bundesregierung keinen Handlungsbedarf und ist damit für die deutschen Revierlotsen im Grundsatz ohne Rechtskonsequenz. Jedoch kann gerade für die Gebiete ohne Lotsenannahmepflicht, für welche die Maßnahme in erster Linie gedacht ist (wie z.B. den sensiblen Bereich der Kadettrinne) der Vorschlag kontraproduktiv sein! Hier würde die Schaffung einer klaren Rechtsgrundlage für die Übersee-Lotsen (und damit auch für alle Revierlotsen in Europa!) zur Ablehnung einer Lotsung und damit sofortigen Verhinderung der Weiterfahrt des Schiffes mehr Sinn machen. Diese müsste jedoch immer mit einer Lotsenannahmepflicht einhergehen und das erscheint leider in den sensiblen Bereichen internationaler Durchfahrten mehr als utopisch.

G. Immens  
Präsident des Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen