

# INFO



## Nachrichten für See- und Hafenlotsen

BSHL

HAMBURG/BREMERHAVEN

Tel.: 0471/25026

NR.35

März 2001

### Jahresbericht 2000/2001

Das gesamte Jahr 2000 war durch die Auseinandersetzung um einen neuen Tarif geprägt. Von Verhandlungen zwischen gleichberechtigten Partnern konnte dabei nicht die Rede sein. Vielmehr sahen wir Lotsen uns dem schärfsten Konflikt seit Bestehen des Seelotsgesetzes ausgesetzt. Dieser Konflikt greift tief in die Grundstrukturen im Lotswesen und tangiert das Selbstverständnis der Lotsen. Diese Auseinandersetzung überschattete im vergangenen Geschäftsjahr jede konstruktive Sacharbeit und die Möglichkeit einer Weiterentwicklung.

Obwohl die Lotsen erheblichen Angriffen der Wirtschaftsverbände ZDS, ZVDS, VDR und DIHT in der Öffentlichkeit ausgesetzt waren, haben sie auch im Jahr 2000 ihre Kompetenz im Interesse einer sicheren Schifffahrt nach und von den deutschen Häfen und zum Schutz der Umwelt unter Beweis gestellt. Der Dienst wurde mit der gewohnten Flexibilität und Qualität rund um die Uhr versehen.

Die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer haben ihre Forderungen nach einer Modernisierung im Lotswesen am 18. Januar 2001 in Hamburg wiederholt:

"Die Konferenzteilnehmer sind der Überzeugung, dass das deutsche Lotssystem in seinen Strukturen reformbedürftig ist. Ziel müsse es sein, eine Modernisierung über Neuregelungen zu erreichen, die die Eigenverantwortlichkeit der Lotsen stärkt und die Sicherung der Einkommen der Lotsen – mit der Eröffnung von Einkommensverbesserungen – in Verbindung mit einer Steigerung der Arbeitsproduktivität ermöglicht. Damit müsse es zu Kostenentlastungen für die Schifffahrt kommen, die für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen unerlässlich seien."

Im Klartext heißt das:

"Das Lotswesen in Deutschland ist zu teuer." (P. Dietrich, ZDS, auf der nationalen Konferenz "Maritime Wirtschaft" am 13. Juni 2000 in Emden)

Die obige Formulierung der Politiker – unverändert hohe Sicherheit bei ständiger Verfügbarkeit eines Lotsen zu nennenswert geringeren Kosten als heute für die Schifffahrt – geht daher auch ausschließlich zu Lasten der Lotsen! Dieses ist nicht akzeptabel.

Das Vertrauensverhältnis zwischen BMVBW und Lotsen war in der Vergangenheit nie so ge- bzw. zerstört, wie seit dem Zeitpunkt der Übernahme der Geschäfte durch die neue Administration nach der letzten Bundestagswahl. Sie ist geprägt durch mangelnde Sachkenntnis infolge fast des kompletten Personalaustausches auf Seiten des BMVBW. Hierunter leidet das Lotswesen. Die Folgen für den Bestand

#### Inhalt

<b>Jahresbericht 2000/2001</b> .....	1
Positionsbestimmung – Der Lotse als Spezialist .	2
Der Lotse als "High Risk Manager" .....	2
Forderung nach hoher Qualität und Qualifikation im Lotswesen.....	3
Ständige Verfügbarkeit und Freifahrer-Regelungen.....	3
Chronologie des Konfliktes zwischen BMVBW, Seeverkehrswirtschaft und Lotsen .....	4
Neue Strukturen im Lotswesen	
Deregulierung von Hafendienstleistungen.....	5
Ausblick und Schluss.....	5/6
<b>Competition in pilotage in the Netherlands.</b> .....	7
<b>Das Sicherheitsschiff</b> .....	9
<b>Termine - Pensionäre</b> .....	10

*geht um Deine Zukunft - verpflichtet Mitglied im Zukunft - Lotsen ... der Sicherheit verpflichtet Mitglied im BSHL - Es geht um Deine Zukunft - Lotsen ... der Sicherheit*

**Sichere Seefahrt durch Kompetenz**

**Lotsen ... der Sicherheit BSHL - Es geht um Deine**

*Zukunft - Lotsen ... der Sicherheit verpflichtet Mitglied im BSHL - Es geht um Deine Zukunft - Lotsen ... der Sicherheit*

einer sicheren Verkehrsführung auf den deutschen Revieren sind nicht absehbar. Ist dieses im Interesse der betroffenen Gruppen: Öffentlichkeit, Seeverkehrswirtschaft und Verwaltung?

In einer Zeit, in welcher qualifizierter nautischer Nachwuchs weltweit ein teures und knappes Gut geworden ist, sind Androhungen, das System des Lotswesens zu sprengen, wie anlässlich der letzten Sitzung des Seeverkehrsbeirates am 20. September 2001 von MDir Dr. Froböse gegen die Lotsen geäußert, völlig kontraproduktiv. Solche Drohungen gefährden die Arbeitsplätze der gesamten maritimen Wirtschaft in erheblichem Maße, da kein qualifizierter Nachwuchs einen Beruf ergreifen bzw. auf Dauer ausüben wird, der massiv einem negativen Umfeld ausgesetzt ist

Diese Strategie der Reeder hat nicht zuletzt zu dem heutigen gravierenden weltweiten Nachwuchsmangel geführt. Aber auch die politischen Vorstellungen innerhalb der EU im Verein mit Teilen der Seeverkehrswirtschaft nach Deregulierung von Dienstleistungen werden hier nicht förderlich sein.

Von einem Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung, wie es der Bundeskanzler am 13. Juni 2000 in Emden verkündete, ist dieses alles weit entfernt! Nur wenn die Rahmenbedingungen stimmen, wird es zukünftig den notwendigen qualifizierten Nachwuchs geben. Nur damit lässt sich eine sichere Seefahrt und der Schutz der Umwelt und der deutschen Küsten gewährleisten.

## **Positionsbestimmung – Der Lotse als Spezialist**

Mit der Entwicklung der maritimen Industrie hat sich die Realität der Seefahrt geändert. Die Entwicklung der Informationstechnologie in Verbindung mit der Zunahme der Verantwortlichkeit des Reeders im Zusammenhang mit dem ISM-Code haben die Autorität des Kapitäns aus nächster Nähe zu Gott zum normal Sterblichen werden lassen. Allerdings ist er als Schiffsführer als einer der wenigen nautisch umfassend qualifizierten Besatzungsmitglieder an Bord damit in der heutigen Form der industrialisierten Seeschifffahrt meistens auch bis an die Grenzen seiner Belastbarkeit gefordert. Die Hauptaufgabe des Kapitäns heutzutage ist es, häufig unter Zeitdruck das Schiff in einem engen Fahrplan zu halten.

Hat das Schiff die Ansteuerung des Hafens erreicht, werden Spezialisten für die Zeit des Hafenaufenthaltes an Bord tätig. Diese Lotsen, löschen und beladen, überwachen, besichtigen, reparieren das Schiff, um es anschließend wieder dem Kapitän und seiner Besatzung für die Dauer der Reise zum nächsten Hafen zu überlassen. Die Lotsen sind die ersten dieser Spezialisten, welche das Schiff bei dessen Ankunft betreten bzw. die letzten, welche es beim Auslaufen wieder verlassen.

Beide, Kapitän und wir Lotsen, sehen uns mit rasant entwickelnden Technologien wie GPS, ECDIS, AIS/Transponder und VTS konfrontiert. Sie unterstützen unsere Tätigkeit, um größte Schiffe auf engstem Raum sicher unter allen Verhältnissen bewegen zu können und die Effizienz zu erhöhen.

Allerdings wird auch die Frage gestellt, ob einer von uns oder gar beide in absehbarer Zeit durch diese neuen Technologien ersetzt werden.

Wir sind davon überzeugt, dass auch heute, trotz der rasanten Entwicklung der modernen Navigations- und Informationstechnik, der qualifizierte Lotse bei immer größer werdenden Schiffen und sehr knappen Zeitplänen in den sehr eingegengten Revieren notwendig ist. Aber auch in dem Maße, wie die Besatzungen immer weiter reduziert wurden und deren Qualifikation zunehmend abgenommen hat, hat der qualifizierte Lotse zunehmend an Bedeutung gewonnen. Darüber hinaus gibt es trotz eines immensen Kostendrucks in der Öffentlichkeit keine Toleranz in bezug auf vermeidbare Schiffsunfälle mit Auswirkungen für Menschenleben und das Ökosystem. Die Zuweisung von Verantwortlichkeit an uns Lotsen ist entsprechend hoch. Aus dieser Situation heraus erfährt der Lotse seine heutige Definition und Rechtfertigung.

## **Der Lotse als "High Risk Manager"**

Unter den modernen Gegebenheiten ist der Lotse gehalten, eine enge Kooperation innerhalb des Brückenteams zu suchen, um alle vorhandenen Ressourcen an Bord optimal zu nutzen und die notwendigen Dienste (Schlepper, Festmacher, VTS, Wasserschutzpolizei, u. a.) optimal zu koordinieren, um das Schiff sicher und effizient durch den gefährlichsten Teil der Reise zu geleiten. Die Revierfahrt ist der Teil der Reise mit den engsten Manöver-Spielräumen, welche zudem stark von den herrschenden Wetter- und Tide-Bedingungen abhängig sind.

Dieses macht deutlich, dass sich die Rolle des Lotsen vom reinen "ortskundigen Berater" zu einem Manager von Extremsituationen mit sehr hohem Risiko für die Sicherheit von Menschen, Schiff und Umwelt gewandelt hat. Dieser Sachverhalt lässt sich im Englischen besser ausdrücken durch den Begriff "High Risk Management". Der gute Lotse zeichnet sich durch das souveräne Handhaben solcher Situationen aus. Kommerziell ausgedrückt beweist er in diesen Situationen seinen Wert. Es gibt nur wenige Berufsgruppen wie z. B. Fluglotsen - sprich Flugleiter -, Piloten, Kapitäne oder Lotsen in der Seeschifffahrt, welche innerhalb von Sekunden durch Fehlentscheidungen Schäden von enormen Ausmaßen verursachen können.

**Wir Lotsen - ob See- oder Hafenslotsen - werden auch in Zukunft eine Schlüsselrolle im Rahmen einer sicheren Führung der Schiffe in den sehr eingegengten Revieren zu den deutschen Häfen spielen. Die Entscheidungen für eine sichere Navigation erfolgen an Bord! Und wie immer die gesetzliche Definition der Beratungsfunktion des Lotsen auch verstanden werden mag: der Lotse wird bei Unfällen immer für sein Fehlverhalten zur Rechenschaft gezogen.**

Da dieses so ist, lehnen wir es auch ab, uns auf Abenteuer einzulassen, bei denen wir Lotsen nur verlieren können. Unsere Dienstleistung ist kein Selbstzweck. Wir stellen unser Wissen in den Dienst von Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt zum Schutze der Umwelt (siehe unsere Stellungnahme zum ZDS-Jahresbericht/Info 34). Insbesondere sind wir nicht bereit, Veränderungen für das Interesse und im Interesse anderer umzusetzen, ohne dafür angemessen bezahlt zu bekommen.

Wie heißt es doch so schön:

### ***Guter Rat ist teuer!***

Die heutige Rolle des Lotsen führt zu der

### **Forderung nach hoher Qualität und Qualifikation im Lotswesen**

Nach langer Pause wurden am 10. Januar 2001 die Gespräche zwischen BMVBW und Lotsen zur Eingangsqualifikation zum Lotswesen und zur Lotsenausbildung wieder aufgenommen.

Auch in Zukunft sollen qualifizierte Nautiker als Seelotsen gewonnen werden und das hohe Leistungsniveau der Lotsenschaft aufrecht erhalten bleiben. Soweit besteht Einvernehmlichkeit zwischen Lotsen und BMVBW.

Trotz begründeter Einwände seitens der BLK und des BSHL hat sich das BMVBW insbesondere auf der Grundlage rechtlicher Erwägungen dazu entschieden, das einheitliche STCW-Patent ohne Einschränkung als Zulassungsvoraussetzung zum Lotsen zu verlangen.

Dieser Schritt bedeutet zunächst eine Qualitätsabsenkung auf das Fachschulniveau, welches zwar dem internationalen Minimumlevel zur Führung von Schiffen genügen mag. Allerdings den besonderen Anforderungen an einen Lotsen als "High Risk Manager" wird dieser Minimumlevel nicht gerecht!

Damit stellt sich für uns die Frage, wie der heutige hohe Sicherheitsstandard unter den neuen Zulassungsvoraussetzungen erhalten werden soll?

BMVBW und Lotsen konnten sich dahingehend einigen, ein strenges, aufgabenbezogenes Auswahlverfahren für die Bewerber und eine sorgfältige Ausbildung der Anwärter zu Seelotsen sicherzustellen. Das Anforderungsprofil ist neu festzulegen und darauf aufbauend das Auswahlverfahren zu optimieren. Ein Eignungstest soll in das Bewertungsverfahren Eingang finden. Dieser soll in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von BMVBW und Lotsen neu erarbeitet werden. Dabei sollen Erfahrungen z. B. der Fluglotsen Berücksichtigung finden.

Aufgrund der bereits zu einem früheren Zeitpunkt erfolgten Verkürzung der Fahrtzeiten für Lotsenbewerber soll die Lotsenausbildung jetzt verbindlich für alle Seelotsen auf acht Monate verlängert und durch einen Simulatorlehrgang ergänzt werden.

Alles in allem halten wir diese Entwicklung für sachgerecht, um den hohen Qualitätsanforderungen an eine sichere und zügige Führung der Schiffe in den sehr eingegengten Revieren zum Schutze der Umwelt gerecht zu werden. Sie trägt der Entwicklung der Lotsen als Schiffsführungsspezialisten während des unfallträchtigsten Teiles der Reise Rechnung. Ein Fachhochschul-Absolvent mit entsprechend fundierten Kenntnissen im naturwissenschaftlichen, neusprachlichen Bereich mit anschließenden nachgewiesenen Berufserfahrungen wird immer der Mann der Wahl für ein qualifiziertes Lotswesen sein.

Unter diesen Umständen können wir Lotsen die Verantwortung für eine qualitativ hochwertige

Lotsenausbildung auch weiterhin tragen und sicherstellen.

Wie zu erwarten war, kam zum Jahreswechsel die Diskussion um die Kriterien für die Lotsenannahmepflicht wieder auf den Tisch. Diese Diskussion lässt sich zusammenfassen unter der Überschrift:

### **Ständige Verfügbarkeit und die zukünftige Entwicklung der Freifahrer-Regelungen**

Die Lotsenannahme ist ein wichtiges Mittel der maritimen Sicherheitspolitik auf den Wasserstraßen (Feststellung des BMVBW in den Konzeptionellen Überlegungen des Bundes zur Weiterentwicklung im Lotswesen/Mai 1999). Die Spielräume für weitere Veränderungen - sprich Erleichterungen von der Annahmepflicht im Interesse der Schifffahrt - sind nach Bekunden der Verwaltung schon deshalb als gering anzusehen, weil die deutschen, weltweit als liberal einzustufenden - Möglichkeiten häufig von der Schifffahrt in den eingegengten, viel befahrenen Revierstrecken nicht angenommen werden.

Trotzdem ist die Akzeptanz der Reedereien und des Verbandes Deutscher Reeder in einigen Bereichen der Lotsenannahmepflicht eher gering.

Die Behörde ist für die Ausgestaltung der Lotsenannahmepflicht verantwortlich und hat die Folgen der getroffenen Regelungen auch zu tragen. Wir Lotsen wollen nicht auf Schiffen Dienst tun, auf welchen wir nicht erwünscht sind.

Allerdings haben auch die Lotsen ein Sicherheitsbedürfnis. Was hilft es, wenn zwar das Schiff, von dem eine besondere Gefährdung ausgeht, einen Lotsen nehmen muss, die Gefährdung aber von einem Freifahrer mit mangelnder Erfahrung und Kommunikationsfähigkeit in dem betreffenden Revier verursacht wird. Daher müssen die Befreiungen von der Lotsenannahmepflicht nachvollzogen werden können. Technische Ausrüstung und Qualifikation an Bord des zu befreienden Schiffes müssen in ausreichendem Maße zu jedem Zeitpunkt gegeben sein.

Ein ständig verfügbares Lotswesen zur Verkehrssicherung lässt sich auf den Revieren nicht mehr darstellen, wenn die Ausnahmen von der Lotsenannahmepflicht überproportional ausgeweitet werden. Man wird also von der ständigen Verfügbarkeit Abschied nehmen müssen.

Darüber hinaus wird es aus wirtschaftlichen und qualitativen Gründen auch nicht möglich sein, ein Lotswesen im Interesse der Verkehrssicherung nur für Ausnahme- und Extremfälle vorzuhalten.

Dass ein qualifiziertes, ständiges Lotswesen bei einer zu großzügigen Handhabung der Befreiungen von der Lotsenannahmepflicht nicht überlebensfähig ist, wurde im vergangenen Jahr in Holland in der Region Nord erkennbar. Die Anzahl der Lotsen in dieser Region wurde reduziert. Es kam zu Wartezeiten für die betroffene Schifffahrt mit der Folge, dass die Befreiungen an der Ems von der holländischen Seite her jetzt streckenweise auf 150 m Schiffslänge ausgeweitet werden sollen.

Ist da nicht der Ruf seitens der Öffentlichkeit nach einer Verschärfung der Lotsenannahmepflicht nach dem nächsten

Unfall vorprogrammiert? Neue Untersuchungskommissionen wie nach dem "Pallas"-Unfall werden ihre Arbeit aufnehmen – ohne greifbare Ergebnisse. Dabei ist es immer das gleiche:

Grundberührungen und Kollisionen werden an Bord verhindert. Dazu ist an Bord neben der modernen Technik auch Kompetenz in Form ausreichend qualifizierter Kapitäne und Schiffsoffiziere notwendig. Dass dieses in der internationalen Schifffahrt, welche die deutschen Reviere und Häfen anläuft, nicht immer in ausreichendem Maße sicher gestellt ist, entsprach auch im vergangenen Jahr unserer täglichen Erfahrung als Lotsen.

Die alles überschattende Auseinandersetzung war und ist, wie in der Einleitung dargestellt, der Tarifkonflikt. Dazu an dieser Stelle eine

### **Chronologie des Konfliktes zwischen BMVBW, Seeverkehrswirtschaft und Lotsen**

Im Mittelpunkt der Aktivitäten zur "Modernisierung des Seelotswesens" stand im vergangenen Geschäftsjahr die Neutarifizierung. Das BMVBW, die Wirtschaft und die Lotsen haben zwar über mehrere Runden miteinander gesprochen, aber die Gespräche waren zu keinem Zeitpunkt von einem vertrauensvollen Verhandlungscharakter geprägt. Vielmehr waren sie seitens der Gesprächsleitung im BMVBW nur von dem Leitgedanken nach einer Absenkung getragen:

"Das Gesamtlotsgeldaufkommen muss voraussichtlich in mehreren Stufen um einen zweistelligen Millionenbetrag gesenkt werden, wobei die erste Zahl keine "1" ist. Die Schifffahrt ist nicht mehr bereit, die Preise für das Lotswesen zu bezahlen" (Jan. 2000).

Das BMVBW hat sich zum einseitigen Sachwalter der Schifffahrt gemacht. Ein solches Vorgehen wird den Vorgaben des Seelotsgesetzes - quasi unserer Vertragsgrundlage - nicht gerecht. Auch Freiberufler haben ein Anrecht auf Schutz ihrer Arbeitskraft und ihrer berechtigten Interessen.

Diese Art der willkürlichen Absenkung der Tarife zu Lasten des einzelnen Lotsen lehnen BSHL und BLK daher bis zum heutigen Zeitpunkt ab.

Deshalb wurden die seit November 1999 laufenden Gespräche in der Arbeitsgruppe "Tarif" seitens der Lotsen wegen unüberbrückbarer Differenzen über Höhe und Struktur des neuen Lotsgeldtarifes am 14. Juni 2000 abgebrochen.

- 28. 06. 2000 – BLK und BSHL erhalten im Rahmen einer schriftlichen Anhörung die Vorstellungen des BMVBW für eine Tarifizierung zum 1. 1. 2001 übersandt.

- Kammer und BSHL lehnen dieses "Tarifdiktat" einhellig ab. Die BLK fordert eine mündliche Anhörung nach SeeLG.

- Kammer und BSHL wenden sich an den Verkehrsminister mit der Bitte um Vermittlung auf höchster

politischer Ebene.

- "Spitzengespräch" zwischen Lotsen und dem BMVBW am 24. 08. 2000. Teilnehmer sind Hein Mehrkens und Kurt Steuer für die Lotsen und MDir Dr. Froböse, MDirig Stamm und Frau Breuch-Moritz für das BMVBW. Es kommt zu keinem Signal des Entgegenkommens, geschweige denn zu einer Annäherung der Standpunkte.

- Ältermannsgespräch in der BLK unter Beteiligung des BSHL am 25. 08. 2000. Das weitere Vorgehen wird abgestimmt. Ein offener Brief an den Verkehrsminister wird formuliert und veröffentlicht.

- Am 29. 08. 2000 fand die formelle Anhörung zum Tarif mit der BLK und den Küstenländern streng nach SeeLG statt. Linie des BMVBW: "Die durchschnittliche Absenkung von mindestens 8 % ist nicht verhandelbar."

- Am 07. 09. 2000 Generalversammlung aller deutschen Lotsenbrüderschaften im CCH in Hamburg, um der Forderung nach einer angemessenen Tarifizierung, wie sie das SeeLG vorsieht, Nachdruck zu verleihen.

- 20. 09. 2000 Wilhelmshaven: 63. Sitzung des Seeverkehrsbeirates mit einer einheitlichen Front von Seewirtschaft und BMVBW gegen die Lotsen. Drohung von Dr. Froböse als Leiter der Sitzung: "... wenn die Lotsen das Angebot nicht annehmen, wird das System gesprengt...".

Die Androhung anlässlich der 63. Verkehrsbeiratssitzung, das System des Lotswesens zu sprengen, macht deutlich, dass nur der demonstrative Schulterchluss zwischen BSHL und BLK und die Solidarität aller Lotsen erhebliche finanzielle Verluste für die Lotsen verhindern können.

- 26. 09. 2000 Gespräch mit dem Verkehrsminister in Berlin mit dem Ziel, eine Versachlichung in der aufgeheizten Diskussion herbeizuführen.

- 27. 11. 2000 Sondierungsgespräch um einen Kompromiss zwischen BLK und BMVBW in der Bundeslotsenkammer – mündlich wird in Form von Verabredungen ein Paket geschnürt, welches lotsenseitig als nicht mehr verhandelbarer Kompromiss zur Beendigung des Konfliktes gesehen wird. Wird dieses Paket nicht in Gänze umgesetzt, kann das Ergebnis nur Kampf um die ursprüngliche Tarifforderung der BLK bedeuten.

- 01. 12. 2000 Im Verfahren einer schriftlichen Anhörung bekommen alle beteiligten Verbände und Institutionen den Entwurf einer Verordnung zur Bestimmung der Lotsabgaben und Lotsgelder zugesandt.

- Mit Schreiben vom 18. 12. 2000 fixiert die BLK als Antwort ihr letztes Angebot für einen nicht mehr verhandelbaren Kompromiss auf der Basis des Gespräches vom 27. 11. 2000 noch einmal gegenüber dem BMVBW.

Eine schriftliche Bestätigung seitens des BMVBW über die am 27. 11. 2000 getroffenen mündlichen Verabredungen steht trotz Anmahnung noch aus. Nur damit ist die Einvernehmlichkeit der Tarifizierung zwischen Lotsen und BMVBW herzustellen.

Abschließend ein aktuelles Wort von unserem

Ehrenmitglied Rudolf Becker: "Sie (gemeint sind wir Lotsen) können froh sein, wenn Sie den Besitzstand wahren können, mehr ist nicht drin. Dafür brauchen Sie alle Energie und Solidarität!"

Zum Jahreswechsel gewinnt wieder eine politische Forderung an Bedeutung, welche die Grundstrukturen im Lotswesen nachhaltig zu verändern droht. Sie läuft unter der Überschrift:

### **Neue Strukturen im Lotswesen Deregulierung von Hafendienstleistungen**

Die EU-Kommission sprach sich am 14. Februar 2001 für die öffentliche Ausschreibung von Hafendienstleistungen - wie Lotsen-, Schlepper-, Festmacherdienste, Umschlag, Stauerei etc. - in Häfen mit mehr als 3 Mio. t Umschlag jährlich aus. Der Richtlinienentwurf sieht nach DVZ-Angaben unterschiedliche Fristen von bis zu acht Jahren (bei Infrastrukturinvestitionen) vor, innerhalb deren Konzessionen für bestimmte Geschäfte auszuschreiben sind. Die Konzessionen sollen für höchstens 20 Jahre (bei bedeutenden Investitionen) vergeben werden. Der Richtlinienentwurf gesteht den EU-Mitgliedsstaaten nach der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt eine Frist von einem Jahr zur Umsetzung ein. Der Richtlinienentwurf geht jetzt in die Beratung im EU-Parlament. Hier können noch europäische Verbände und Organisationen Einfluss nehmen.

Zu Konkurrenz im Lotswesen bzw. einer Deregulierung des Lotswesens haben wir in der Vergangenheit mehrfach Stellung bezogen (siehe Lotsen-Info Nr. 32, 30, 29, 26, 23, 22). EMPA und IMPA haben sich aus Kostengründen und Sicherheitserwägungen heraus dagegen ausgesprochen.

Bei unseren Nachbarn in Holland ist die Diskussion am weitesten gediehen. Hier können wir lernen, wie sich die Befürworter der Liberalisierung ein solches Marktsystem vorstellen.

Im Mittelpunkt steht in Holland wie bei uns das Wissen der Lotsen. Dieses soll am Markt möglichst allen Interessenten zugänglich gemacht werden. Viele – Hafentreiber, Nutzer, Verwaltungen u. a. - wollen über die Vermarktung dieses Wissens und insbesondere über die Preise bestimmen. Die Lotsen selber haben dabei eine eher marginale Rolle. Damit dieses System der Ausbeutung des Wissens der Lotsen gut funktioniert, sollen die Lotsen selber in Konkurrenz zueinander gebracht werden. Die Infrastruktur – Organisation, Betrieb, Überwachung, Aus- und Weiterbildung, Qualitätsmanagement - , welche heute von den Lotsen in ihrer Gesamtheit betreut wird, kann / soll von den Lotsen losgelöst von anderen Anbietern erstellt werden bzw. erstellt werden können. Der Reedereilotse bzw. der von einer Reederei wirtschaftlich abhängige Lotse ist denkbar.

Damit so ein System kurzfristig, nachdem die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen wurde, funktionieren kann, werden neue Anbieter der Lotsleistung nur dann den

Marktzugang erreichen, wenn sie Lotsen aus den bestehenden Bruderschaften heraus abwerben.

Die Unwägbarkeiten für den langfristigen Bestand in einem deregulierten System für den einzelnen Lotsen werden sehr groß sein. Insbesondere ist zunächst mit großen Einkommenseinbußen (Beispiel Australien: dreißig bis fünfzig Prozent) und hohen persönlichen nicht mehr tragbaren Risiken für den einzelnen Lotsen bei gleichzeitig unverändert hohen Ansprüchen der Öffentlichkeit an die Sicherheit an der deutschen Küste und auf den deutschen Revieren zu rechnen. Positive Beispiele für den Einzelnen in einem am Markt regulierten Dienstleistungssystem auch in anderen Branchen gibt es nicht! Das australische System der Deregulierung ist als gescheitert zu betrachten. Die Unfallzahlen und die Risiken für die Umwelt waren überproportional gestiegen. Das System eines einheitlichen Lotswesens wird wieder installiert.

Welcher Lotse will sich also einer solchen Perspektive aussetzen? Für welchen qualifizierten Nautiker ist ein solches System attraktiv, in welchem er als einzelner nur verlieren kann?

Wenn dieses unter einer Modernisierung des Lotswesens zu verstehen ist, so ist es konsequenterweise abzulehnen.

Wollen wir unsere Ansprüche aus dem jetzigen System halten, so müssen wir uns gegen eine solche Entwicklung wehren. Dazu ist Solidarität notwendig. Insbesondere muss sich jeder von uns darüber im Klaren sein, welchen Wert sein Wissen und seine Erfahrung für die sichere Führung von Schiffen auf den sehr engen Revieren und in den engen Zufahrten zu den Häfen für den Schutz der Umwelt und die Leichtigkeit des Verkehrs hat. Die vorhandene außerordentlich hohe Qualität unserer Dienstleistung entscheidet über unseren Fortbestand. Ihre ständige Verfügbarkeit ist ein Aktivposten für die Wettbewerbsfähigkeit unserer deutschen Häfen. Das beweisen die aktuellen Entwicklungen der Umschlagzahlen in unseren Häfen bzw. die positive Verkehrsentwicklung auf dem Nord-Ostsee-Kanal.

Eine wichtige Zukunftsstrategie in dieser Situation muss für uns Lotsen die Kooperation der Lotsenbruderschaften untereinander sein!

### **Ausblick**

Die gemachten Ausführungen treffen die Grundstrukturen im Lotswesen nachhaltig.

Es wird erkennbar, dass die Lotsen schlechter gestellt werden sollen. Die Bruderschaften drohen, jegliche Spielräume um ihre Aufgaben wie

einen ordnungsgemäßen ständigen Lotsdienst zu organisieren,

eine sachgerechte Aus- und Weiterbildung der Lotsen zu gewährleisten,

die Unterstützung der Behörde bei der Entwicklung der Reviere und Wasserstraßen sicherzustellen

sowie die übrigen Aufgaben aus dem Seelotsgesetz wahrnehmen zu können,

zu verlieren.

Dagegen wehren wir uns massiv.

Aber wir müssen auch unsere Lehren aus dem Konflikt des vergangenen Jahres ziehen:

Es gibt kein Abonnement für die Zukunft. Wir müssen uns für die Implementierung eines positiven, attraktiven Umfeldes für Lotsen und Nautiker schlechthin in Deutschland einsetzen.

Wir müssen unsere jetzige Organisationsstruktur stärken. Dabei ist Kooperation in der Gegenwarts- und Zukunftsstrategie ein zentraler Begriff. Kooperation und möglicherweise auch Zusammenlegungen bzw. Reviervänderungen sollten für die bestehenden Bruderschaften kein Tabu mehr sein, wenn dadurch die Berufsgrundlage besser geschützt werden kann. Nur damit können wir einem äußeren Zwang nach Veränderungen zuvor kommen.

Aber auch Entscheidungsstrukturen innerhalb der jetzigen Lotsenorganisationen müssen im Interesse einer attraktiven Berufsgrundlage gestrafft und effizienter gestaltet werden.

Wir unterstützen jede Bestrebung, Organisationsformen zu verändern, um bestimmte Aufgaben, wie den Versetzdienst oder andere Geschäftsfelder, auf moderne Art wahrnehmen zu können.

Aber wir müssen uns auch um Partner bemühen, wenn unsere Berufsgrundlage Veränderungen erfolgreich bestehen soll. Hierfür gilt es vordringlich Sorge zu tragen, durch

entsprechende Öffentlichkeitsarbeit.

## Schluss

Der Jahresbericht stellt die Herausforderungen an die Zukunft des Lotswesens dar. Er gibt einen Überblick über die umfangreiche Sacharbeit des Verbandes im Verlaufe des vergangenen Jahres, die mit einem sehr knappen Budget, ohne die Rücklagen anzugreifen, geleistet wurde. Als Freiberufler sind wir gefordert, für unsere Berufsgrundlage und unser Berufsfeld zu streiten. Allerdings kann sich der Staat nicht einfach aus seinen Verpflichtungen für das Lotswesen im Rahmen des Verkehrssicherungssystems entziehen. Es gehört ihm, auch wenn er die Organisation in die Selbstverwaltung durch die Lotsen gegeben hat.

Die Auseinandersetzungen des vergangenen Jahres haben deutlich gemacht, dass eine wirkungsvolle zweite Stimme der Lotsen gegenüber den vereinten Kräften von vier Wirtschaftsverbänden, der Politik und der Verwaltung ihren Einfluss geltend macht.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr mussten BSHL und BLK sich gemeinsam zur Wehr setzen, um in einer Zeit erheblicher gesellschaftlicher Umbrüche und der Auflösung von Strukturen in globalisierten Netzwerken den eigenen Besitzstand zu wahren.

Die Sacharbeit war nur durch die engagierte freiwillige Arbeit von den Kollegen in

- den Ausschüssen,
- dem erweiterten Präsidium und
- dem geschäftsführenden Präsidium des Verbandes

zu leisten. Die Sacharbeit wurde in die Bundeslotsenkammer getragen und kommt somit auch allen Lotsen zugute.

**Engagierte Lotsen wissen, was sie wollen und sind Mitglied im BSHL!**

---

Auf den folgenden Seiten finden Sie einen Abriss über die aktuelle Entwicklung in Holland. Vieles, was das Verhältnis Lotswesen und Verwaltung betrifft und die Veränderung von Strukturen betrifft, kommt uns irgendwie bekannt vor. Die Auseinandersetzung scheint in Holland ebenso zäh wie in Deutschland zu sein. Rein van Gooswilligen schliesst mit dem Aufruf:

***“There is every need for pilots to discuss these possibilities, to join forces and to come to a common policy: co-operation between the various regional, national and international pilot organisations.”***

Diesem Aufruf können wir uns nur ohne wenn und aber anschliessen.

# Competition in pilotage in the Netherlands.

By Capt. Rein van Gooswilligen MSc. MBA  
President Dutch Pilotage Organisation.

## Introduction

The Dutch maritime pilotage organisation (Loodswezen) has been privatised since 1988. In the year preceding its 10th anniversary (in 1998) as a privatised organisation a survey among its customers was held. The rate of satisfaction of Loodswezen's customers - predominantly foreign companies - with the organisation ranged from satisfied to very satisfied, as was revealed by the NIPO survey.

Customers were, it will come as no surprise less satisfied about the price. Pilot charges are still fixed annually by the Minister of Transport, Public Works and Water Management, and are based on a system that is more than 150 years old. The current structure leads to larger vessels paying comparatively too much for shorter distances. No single vessel calling at a port in the Netherlands is paying the real price. The need for a better price/performance ratio in the charges has not changed. Reason why Loodswezen as well as its customers are dissatisfied with the system.

## The Frissen Report

The government was not satisfied with the situation either, but it adopted a different line of approach. For years, an intensive administrative and political discussion had been going on in the Netherlands about banning preferential and exceptional positions in various sectors and branches. This is in line with the pursuit for a more open market economy and more opportunities for competition. In that respect, the report prepared by the Committee for Broad Reassessment of Loodswezen (the Frissen Committee) proved to be a memorable event. The crux of the Frissen Report (a very academic and theoretical approach to pilotage) was regionalisation of the pilotage service by means of the creation of Regional Authorities that were to be made responsible for both the purchasing and selling of these pilotage services, and imposing compulsory pilotage. In other words, the Regional Authorities should be empowered to both fix the charges and decide to which vessels compulsory pilotage applies. Such a combination of safety and economic interests within one body could easily lead to a conflict of interest (keeping in mind for instance the experience with the Competent Harbour Authorities in Great Britain), reason why Loodswezen rejected such a structure.

## The Brokx Report.

The task of working out the Frissen Report in further detail was put in the hands of a new (governmental) working group under the chairmanship of Mr G.Ph. Brokx. This group worked for five months in which they spent only one and a half hour with the pilot organisation. At the beginning of 1998, the working group gave its opinion which in the view of Loodswezen showed a remarkable lack of research and understanding of the shipping sector in general and pilotage in particular.

Loodswezen supplied the commission with an enormous amount of in depth information of which not one single shred could be detected in the final report. It will not come as a surprise that in spite of our comments and consequent discussions with the minister of Transport and public works

subsequently the unaltered Brokx report was adopted as the cabinet's point of view.

The basic message from cabinet was that competition could be and should be introduced. Proposed measures included, among other things, a system for giving far-reaching powers to regional authorities. Instead of actual competition, this led the way to four regional (government) monopolies in the field of safety and economics.

## Loodswezen's reaction

Loodswezen made it clear to the minister that the report lacked "certain understanding of pilotage". Furthermore Loodswezen pointed out that it could endorse the principle of competition and the regionalisation of the compulsory pilotage system for shipping traffic. In view of the anticipated negative consequences to the safety and the continuous flow of shipping traffic, Loodswezen considered these proposals irrational.

In line with the changes proposed by the Brokx report Loodswezen commissioned that same year a well known business consultant (McKinsey) to research the future environment of our organisation. This study was finished within reasonable time and was taken as a basis for further development of Loodswezen's strategy as a future market oriented organisation.

## Points of view

The NLC particularly insisted on further discussions with respect to various aspects of the implementation and transition problems. The NLC recognised the changed views with regard to the position of the services rendered by pilots. Not only on a national, but also on an international level, and in particular within the European Union.

However, a sound market system should contain the necessary guarantees with respect to safety and the quality of the professional services of pilots. The NLC, therefore, felt that a professional body (in a new style) should be continued. The application of legal objectified regulations with respect to becoming a registered pilot, examinations and quality standards should be continued.

As far as training was concerned, it should be decided whether this would remain to be one of the tasks of the NLC, as is the case, or that the NLC, under supervision of government officials, will only prepare the examinations. In case training is not restricted to a particular body or institute, the NLC can deal with the certification of training based on pre-set quality standards.

## Transition problems

In 1999 the ministry of Transportation published a policy paper concerning liberalisation of this sector including the introduction of competition. Although Loodswezen fully agrees with some of the proposed changes - e.g. the pilotage charges are still being determined by the government - it also criticises other essential elements. The Dutch pilots have a.o. drawn attention to the circumstance that competition within pilotage will threaten the current high standards of safety and quality. They are fully supported by the EMPA and IMPA in that conviction.

When making remarks with regard to the policy paper, NLC pointed out that the major issues still not have been solved. First of all there is the Dutch-Belgian treaty concerning the 'Schelde'. Secondly, the complex issue of FLO/FLP (pensions)

remains unsolved. Last but not least, there is no clear cut solution to the transition period necessary to grow into a market-oriented organisation.

Following the policy paper, the matter was discussed and heard by Parliament in June 2000. Parliament members gave many positive but critical comments. The minister of Transport mentioned at that time that she meant to "go into the process together with the pilots". On the basis of that statement, Loodswezen expected to be involved in the process. Expectations for the formation of a combined working group with the pilot organisation did never materialise. Instead government decided to develop new legislation, a plan of approach, a decision model etc. etc. in consultation with just about every organisation except the pilot organisation. In October 2000, after a period of five months had passed, these plans were handed to the pilot organisation with the specific question to give their comment within two to four weeks.

Loodswezen responded (within the allotted time) to the various plans developed by government. In general the comment of the pilot organisation can be summarised as follows:

- No attention to the (positive) critique of Parliament Members.
- No proper dialogue with the sector.
- No eye for the dynamic relation between the parts necessary to reach a solution (Governments financial contribution, length of transition period, tariff for the shipping industry etc. etc.)
- Governments plan of approach not in balance with proposed policy measures.
- No proper foundation for the projects' feasibility.
- Insufficient attention to the negative effects of experiments with competition abroad.
- Existing safety level not defined.
- Solid nautical/technical basis for proposed changes in compulsory pilotage is lacking.
- Insufficient possibilities to finance the transition policy.
- Base for "agreements to be reached" with Loodswezen unclear.
- Prolonged business insecurity for Loodswezen.
- Insufficient attention for Loodswezens' short term capacity problems in providing the service
- Unfounded plans to expand Shore Based Pilotage possibilities.

- Potential excessive increase in financial burden for the shipping industry during transition phase and end phase due to excessive increase in government organisation and administration (Authorities, Councils, Institute etc. etc..)
- Insufficient eye for the position of the Dutch Pilotage Organisation with regard to the quality of the pilot service and the profession.
- Too high expectations for a rapid solution of problems related to the "Scheldt treaty"
- End users of "the product" (Loodswezens' customers) insufficiently (or not at all) consulted

In December 2000 a monitoring commission was set up. Participants in the monitoring commission are the ministries of Economic Affairs, Finance, Transport and Public Works plus National Harbour Council, Royal Association of Netherlands Shipowners and Dutch Pilot Organisation (2 participants). The monitoring commission has the task to prepare the implementation and - after implementation - to monitor whether the results are in line with the expectations of the proposed measures. Talks between the Ministry of Transport and Loodswezen to reach a solution are foreseen to start at the end of January 2001.

### **Conclusion**

January 1st 2001 (start date of the transition period) passed without any proper measures or any solution to the enormous problems in sight. There is much to be said about the advice that all pilots should offer and perform their services in free competition. Politicians are telling us that this is all for the greater benefit of the consumer: "you will be able to get the best product for a reasonable price", the European Union is strongly in favour of it, and consumers feel that they will reap the financial rewards. But will they ?

Yes someone is going to pay a price, and surely the price will be different (not by definition lower). But at what price and at what cost? Safety perhaps ? Anyone can list some major catastrophes in order to show that safety should, and indeed must, never be tampered with. But it is too easy to say that we just don't want competition. That would not only exclude us from any dialogue, but it would also show a conservatism which is no longer realistic. There is every need for pilots to discuss these possibilities, to join forces and to come to a common policy: co-operation between the various regional, national and international pilot organisations.

These are not just the issues of the past but they are just as much the issues of the future. Let us hope that these issues strengthen us and our pilot profession.

Rotterdam January 18th 2001

# Das Sicherheitsschiff

## Ein Konzept von TS Transport & Service GmbH & Co

Auf der letzten Sitzung des erweiterten Präsidiums am 01.02.2001 stellte uns Herr Dipl.-Ing. Carsten-S. Wibel ein Konzept für ein neues Sicherheitsschiff für die Deutsche Bucht sowie die westliche Ostsee vor. Das Schiff soll in der Lage sein, sog. Großschadensereignissen in diesen Seegebieten sicher begegnen zu können. Nachfolgend seien hier die Eckdaten bzw. die Leistungsfähigkeit eines solchen Schiffes beschrieben.

### Geschwindigkeit

Bei ca. 16.000 kW Leistung soll eine Geschwindigkeit von 19 kn erzielt werden. Damit wäre es von seiner Bereitschaftsposition Helgoland bzw. Kadettrinne in der

- Nordsee in 5 Std. vor Borkum bzw. 4 Std. vor Sylt
- Ostsee in 4 Std. vor Rügen bzw. 6 Std. vor der Flensburger Förde

### Schleppleistung

Die Schleppleistung soll 180 t Pfahlzug betragen. Das Schiff wird mit zwei unabhängig arbeitenden Schleppwinden mit 1.200 m Schleppdraht ausgerüstet.

### Feuerlöschleistung



Das Schiff wird

- für die „Bekämpfung von Bränden im Anfangsstadium und Rettung in unmittelbarer Nähe der brennenden Anlage“ als auch
- zur „Dauerbekämpfung von Grossbränden“

geeignet sein. Dazu sind 4 Wassermonitore mit einer Leistung von über 2.400 m<sup>3</sup>/Std bei 150 m Wurfweite und 70 m Wurfhöhe vorgesehen. Zusätzlich werden zwei Schaummonitore installiert.

### Besatzung

Es sind 13 Mann Stammbesatzung plus 4 Mann Havarieteam per Hubschrauber vorgesehen. Zusätzlich können per Hubschrauber weitere Einsatzkräfte wie

- Notärzte
- Sanitäter
- Feuerwehrleute
- Taucher

an Bord gebracht werden. Das Schiff verfügt über ein

Landedeck, auf dem ein Hubschrauber bis Windstärke 9 noch sicher landen kann. Damit entfällt ein zeitaufwendiges und für alle Beteiligten stressiges Abwischen. Gleichzeitig können Verletzte sicher und schnell von Bord abtransportiert werden.

### Versorgung von Verletzten / Aufnahme von Personen

Es können 9 Verletzte gleichzeitig von Notärzten versorgt werden. Vier Versorgungsplätze im Hospital sind für schwere Verbrennungen, Verätzungen und Verletzungen durch Gefahrgüter ausgerüstet. Die Intensivstation hat Platz für 10 Verletzte. Weitere 40 Verletzte können im Schock- und Ruhebereich versorgt werden.

Weiter können 450 Personen in einer gasdichten Zitadelle sowie 1.500 Personen insgesamt aufgenommen werden. Damit ist das Schiff in der Lage, in kurzer Zeit auch eine grosse Fähre zu evakuieren.

### Veränderbarer Tiefgang

Als Besonderheit kann das Schiff seinen Tiefgang innerhalb von 20 Minuten von 7 auf 5 m verändern. Es kann damit auch in flachem Wasser eine Schleppverbindung herstellen und dann wieder im tieferen Wasser einen Havaristen abschleppen.

### Fazit

Das Konzept überzeugt durch eine sehr konsequente Planung. Herr Wibel betonte, dass es nicht um Konkurrenz zu „Neuwerk“ oder „Scharhörn“ oder den Einsatzkräften der DGzRS gehe. Hier soll

vielmehr der Großschaden „Tankerunfall“, „Passagier-, Fährschiffunfall“ wirksam bekämpft und kontrolliert werden können. Angesichts des immer dichter werdenden Verkehrs vor unserer Haustür (Deutsche Bucht ca. 160.000 Schiffsbewegungen / Westliche Ostsee ca. 220.000 Schiffsbewegungen pro Jahr) erscheint uns ein solches Sicherheitskonzept dringender denn je.

### Schiffsdaten

Länge: .....95 m  
Breite: .....20 m  
Tiefgang: .....5-7 m  
Geschwindigkeit: .....19 kn  
Leistung: ..... ca. 16.000 kW  
Manöviereinrichtung: Pumpjet vorne ..... 25 t  
Pfahlzug: ..... 180 t

# Kurs bestimmen!



10. – 12. Mai 2001 in Elsfleth  
Schirmherr: Bundespräsident Johannes Rau

## Programm

### Donnerstag, 10. Mai 2001

Historischer Markt/ Flaggenparade  
und Eröffnung/Ökumenischer Gottesdienst

### Freitag, 11. Mai 2001

Festveranstaltung mit  
Bundespräsident Johannes Rau

Kongress zu den Themen:  
Schifffahrt und Umwelt  
Ausbildung heute und morgen  
Sicherheit auf See

Schiffahrtssessen

### Samstag 12. Mai 2001

Flaggenparade/Wettbewerbe

### Ausserdem:

Hafenkonzert von Radio Bremen (Sonntag)  
Führungen durch das Schifffahrtsmuseum  
Orgelmusik  
Open Ship

## Termine

10.04.2001, Nautischer Verein zu Hamburg, Vortrag H. P. Jungnickel, "Ausgesuchte interessante Fälle aus dem Seeunfallgeschehen"

11.- 13. Mai 2001, Hamburger Hafengeburtstag

16. – 18. Mai 2001, 37<sup>th</sup> European Pilots Football Tournament, Bremerhaven

29.06. – 01.07.2001, 106. Geburtstag Nord-Ostsee-Kanal

29.06.2001 20jähriges Jubiläum der Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg

## Pensionäre

Folgende Kollegen traten in den wohlverdienten Ruhestand:

Köpke, Uwe LB Elbe

Meyer, Uwe LB Elbe

Wir wünschen ihnen Gesundheit und Zufriedenheit für den kommenden Lebensabschnitt und hoffen, dass sie dem BSHL auch in Zukunft mit ihrer Lebenserfahrung als Mitglieder erhalten bleiben



Geschäftsstelle:  
Georgstr. 10, 27570 Bremerhaven  
Tel.: 0471/25026  
FAX: 0471/207021  
E-mail: BSHL-Verb@t-online.de  
Internet: www.bshl.de  
Geschäftsführendes Präsidium:  
Präsident: Kapt. Kurt Steuer  
Vizepräsidenten: Kapt. H.J. Lindemann,  
Kapt. Torsten Fellingner, Kapt. H. Tesenow