

INFO



Nachrichten für See- und Hafenlotsen

BSHL

HAMBURG/BREMERHAVEN

Tel.: 0471/25026

NR.36

September 2001

Kooperation ist das Gebot der Stunde!

Hamburg und Bremen vermelden Umschlagrekorde im ersten Halbjahr 2001:

Hamburg:	Container-Umschlag	+ 11,8 %
	Umschlagmenge in to	+ 10,8 %
Bremerhaven:	Container-Umschlag	+ 11,5 %
	Umschlagmenge in to	+ 6,6 %
Rotterdam:	Rückgang von	3,1 %

Der reibungslose Ablauf – ein Standortvorteil – ist u. a. von einem ständig verfügbaren Lotswesen im Interesse von Leichtigkeit und Sicherheit des Seeverkehrs und im Interesse des Schutzes der Umwelt abhängig. Der Ruf eines sicheren, attraktiven Hafens wird u. a. durch qualifizierte See- und Hafenlotsen bestimmt.

Seit dem 15. März 2001 gibt es einen neuen Seelotstarif, und auch die Hamburger Hafenlotsen haben sich inzwischen mit ihrer zuständigen Aufsichtsbehörde auf eine neue Tarifstruktur geeinigt. Zumindest bei den Seelotsen lässt eine neue Tarifierung, auch wenn sie eine Laufzeit von drei Jahren haben soll und momentan befriedigende Ergebnisse erzielt werden, einige Fragen für die zukünftig zu entwickelnde Struktur offen. Hierüber wird untereinander und mit dem Tarifgeber, dem BMVBW, zu reden sein.

Augenblicklich herrscht in der öffentlichen Auseinandersetzung um das Lotswesen relative Ruhe. Wahlen stehen wieder vor der Tür und Kostensenkungen für die Schifffahrt hat es zunächst einmal gegeben. Der Seewirtschaft reichen sie nicht. Sie möchte mehr, z. B. den Marktzugang zu den Hafendienstleistungen und andere Formen der Liberalisierung, z. B. die Möglichkeit der Selbstabfertigung. Hiervon handelt der Richtlinienvorschlag der EU-Kommission zur Verbesserung der Dienstqualität in den Seehäfen. BSHL, BLK und EMPA haben umfassend dazu Stel-

lung bezogen. Im Kern stellen sie fest:

"Markt und Sicherheit haben sich nirgends vereinbaren lassen, wie internationale Beispiele gerade im Lotswesen beweisen."

Die relative öffentliche Ruhe um das Lotswesen darf nicht darüber hinweg täuschen, dass hinter den Kulissen die Grundlagen und Strategien für weitere Veränderungen gelegt werden.

Auf der Agenda der konzeptionellen Überlegungen zur Veränderung des Lotswesens des BMVBW vom Mai 1999 stehen außer einer neuen Lotsgeldtarifstruktur weitere Themenschwerpunkte:

- Z. B. Modernisierung der Lotsenversetzdienste
- Modifizierung der Lotsenannahmepflicht
- Reviersprache Englisch,
- oder die Zusammenlegung von Lotsenbrüderschaften.

In der aktuellen Phase sind wir Lotsen gut beraten, Stellung zu den anstehenden, möglichen Veränderungen zu beziehen.

Kooperation ist das Gebot der Stunde!

Die Lotsen müssen Partner suchen, um auch für die Zukunft eine tragfähige und attraktive Berufsgrundlage zu erhalten.

Die Lotsen müssen in dem Bewusstsein handeln, dass ihr Wohl und Wehe davon abhängig ist, wie das System in

IN DIESER AUSGABE:

Tarifworkshop des BSHL	2
Globalisierung i. d. Seeschifffahrt	3
BSHL zum EU- Port-Package	4
Weiterbildung am FZH	5
Meldungen	6

der Solidarität getragen wird (Corporate Identity). Ihr Wohlergehen ist aber auch davon abhängig, in wie weit Lotswesen politisch ein Teil des Sicherheitskonzeptes ist.

Der Tarifworkshop des BSHL

Eine gelungene Veranstaltung

Am 9. Juli 2001 veranstaltete der BSHL für alle am Tarif interessierten Kollegen einen Workshop. Zu Beginn der gut besuchten Veranstaltung umriss Kurt Steuer in groben Zügen das Umfeld, in dem die Lotsen sich heute befinden. Dazu stellte er die Hitliste der Terminalbetreiber vor, die deutlich macht, mit welcher mächtigen „Global Playern“ sich die Lotsen auseinandersetzen müssen. Diese sind die Kräfte, welche Hafenspolitik zukünftig diktieren und massive Veränderungen im Lotswesen fordern.

Beispiele:

- EU - Port - Package (Marktzugang für nautische technische Dienste / Konkurrenz)
- Versetzwesen (EU-weite Ausschreibung)
- Tarifgestaltung
- Qualitätsmanagement und -sicherung

Im Rückblick auf die letzten Tarifaufeinandersetzungen zeigte Holger Tessenow auf, wie es zu der massiven Bedrängung der Lotsen kam:

- Zuerst rationalisierten die Seehafenbetriebe bei sich selbst alles radikal durch,
- dann kamen die Randbereiche dran: Schlepper, Festmacher
- und zuletzt das Lotswesen

Die Frage, ob sich die Lotsen bei dem Tarifstreit gut oder schlecht verkauft haben, kann man wie folgt beantworten: die Lotsen stehen mit dem, was sie letztlich in der Auseinandersetzung erreicht haben, nicht so schlecht da. Besonders der Artikel „Trippelschritte“ im Organ des VDR zeigt deutlich die Unzufriedenheit der anderen Seite. Somit gibt es keinen richtigen Gewinner. Das Ergebnis hätte besser ausfallen können, wenn es nicht immer wieder gegensätzliche Positionen zu wichtigen Fragen gegeben hätte:

- Jede Bruderschaft vertrat eine eigene Meinung zu den durchzuführenden Kampfmaßnahmen. Sie reichte von „gar nichts machen“ bis „Einstellen aller Lotsungen“.
- Bei der Erarbeitung eines neuen Tarifes stand das Einfrieren des alten Tarifes immer einer neuen Berechnung mit Einzelwerten gegenüber.

Aus diesen Gründen forderte Tessenow dringlichst, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen. Es müssen überregional gemeinschaftliche Strategien entwickelt werden, um sie dann in die Bruderschaften zu tragen. Spätestens in drei Jahren werden die Lotsen wieder vor der gleichen Diskussion stehen, die erneut nur abgewettert werden kann, wenn

- mehr Einigkeit unter den Bruderschaften erreicht wird,
- klare Tarifziele vorliegen,
- Einigkeit herrscht über die zu ergreifenden Maßnahmen zur Durchsetzung der Forderungen.

Das Tarifgeschehen ist untrennbar mit dem Thema Altersvorsorge verknüpft. In seinem Vortrag hob Gerald Immens die Bedeutung der Ausschussarbeiten des BSHL zu diesen Themen hervor und beschrieb deren Aktivitäten.

Zum Thema gesetzliche Rentenversicherung :

- Eine Aufhebung der Pflichtversicherung für Seelotsen sollte angestrebt werden.
- Die Lebensarbeitszeit muss herabgesetzt werden (hierzu wurde einmal das Harbrecht-Gutachten in Auftrag gegeben)
- Es wurde erreicht, dass Deputierte des BSHL in das Selbstverwaltungsgremium der See-BG aufgenommen wurden.

Zur GAK:

- Mitarbeit beim Entwurf von Sanierungskonzepten
- Kontrolle und Kommentierung der Effizienzgutachten
- Kontakte mit ABV, Gerling, etc.

Sonstiges:

- Beratung des Tarifausschusses / die Ausschüsse "Tarif" und "Altersvorsorge" sind nicht mehr zu trennen.
- Erarbeitung neuer AV-Konzepte

Besonders zur Entwicklung bzw. Überlebensfähigkeit der GAK kam man zu dem Ergebnis, dass bis zur nächsten Tarifierung ein langfristig tragfähiges Konzept geschaffen werden muss. Dieses kann nur erreicht werden, wenn eine Umstellung von allen Kollegen getragen wird.

Jürgen Kloss stellte das Tarifmodell der Hamburger Hafenslotsen vor, welches in seinen Grundzügen im Tarifausschuss des BSHL erarbeitet wurde.

Tarifierung der Hafenslotsen in Hamburg über den Preis

Als Grundlage des neuen Tarifes wird das Basisjahr 1999 definiert. Aus den Zahlen des Basisjahres wird der Erlös pro Job errechnet, d. h. die Einnahmen gem. HLTO von 1999 werden durch die Anzahl der gesamten Einsätze 1999 geteilt. Dieser so ermittelte Jobpreis wird als Ausgangswert definiert.

Zum ersten Überprüfungszeitpunkt im Jahr 2002 (Überprüfungsintervall: 2 Jahre) werden die Summen der Einnahmen, abzüglich einer möglichen Größe (50 %) Kostenvorteil aus Strukturveränderung für die Jahre 2000 und 2001 gebildet. Ebenso werden die Einsätze für die beiden Jahre errechnet, so dass ein durchschnittlicher Erlös pro Job für den Überprüfungszeitraum berechnet wird.

Danach wird ein Mittelwert errechnet, wie der Jobpreis sich im Überprüfungszeitraum entwickelt hätte, wenn man den Preisindex „Lebenshaltung privater Haushalte, Gesamtindex“ für den Überprüfungszeitraum bezogen auf den Ausgangswert in Ansatz bringt.

Bei der Gegenüberstellung der beiden Werte, durchschnittlichen Jobpreis und Indexjobpreis, wird überprüft, wie groß die

Differenz dieser beiden Werte ist. Liegt sie außerhalb des vereinbarten Korridors von +/- 1 %, müssen die Hafentarifabellen angepasst werden.

Eine Erhöhung des Mittelschiffs, die dem des Preisindex entspricht, würde somit zu keiner Anhebung der Tarifabellen führen. Sollte das Mittelschiff jedoch kleiner werden, so würde diese Verringerung plus des Preisindex mit Sicherheit zu einer Erhöhung führen.

Zur Frage des möglichen Einsparpotentials aus strukturellen Rationalisierungsmaßnahmen wird auf die Präambel der Vereinbarung verwiesen, in der Einigkeit in bezug auf die Anzahl des derzeitigen Lotsenbestandes besteht. Die Aufsichtsbehörde behält sich ein Kontrollrecht in bezug auf die Mindest-Lotsenanzahl unter Berücksichtigung der Spitzenlast sowie auf die höchst zulässige Anzahl von Lotseinsätzen pro Lotse/Jahr vor.

Hauptziel der Hafentoten zur Entwicklung dieses Konzeptes war es, die schädliche Diskussion um Einzelgrößen zu vermeiden!

Zusammenfassend kam der Workshop zu folgenden Ergebnissen:

1. Die Beibehaltung des Zeittarifes wird von allen Beteiligten als kritisch angesehen.
2. Es muss überregional ein neues Tarifkonzept erarbeitet werden.
3. Die Einführung von regionalen Tarifkommissionen wird abgelehnt.
4. Die Altersvorsorge muss auf neue tragfähige Grundlagen gestellt werden.
5. Verringerung der Lebensarbeitszeit
6. Die Lotsen müssen sich auf einheitliche Maßnahmen zur Durchsetzung ihrer Ziele verständigen.

Globalisierung in der Seeschifffahrt

Quelle: Uni Bremen

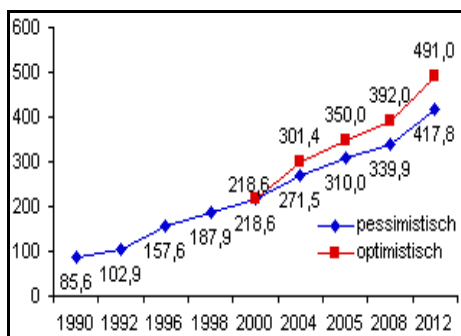
Internationale Konzerne bestimmen inzwischen die Hafenpolitik nachhaltig. Dabei finden wir Zusammenschlüsse auf Seiten der Umschlagunternehmen ebenso wie auf Seiten der Carrier.

Dabei erkennen die Unternehmen folgende strategische Vorteile einer Internationalisierung:

- Überwindung der Wachstumsgrenzen in den homeports
- Economics of scale
- Risikoteilung
- Schaffung von Unternehmenswerten
- Austausch von Management-Erfahrungen und Kenntnissen - Best practices
- Transfer von Informationstechnologien und -systemen
- Enger Kontakt zu den Kunden
- Reeder können Terminaloperations durch dedicated terminals kontrollieren

Unübersehbar ist der enorm hohe Kapitaleinsatz in diesem Monopoly!

Folgende aktuelle Grafiken verdeutlichen dies: Bis 2012 wird sich der weltweite Containerumschlag verdoppeln:



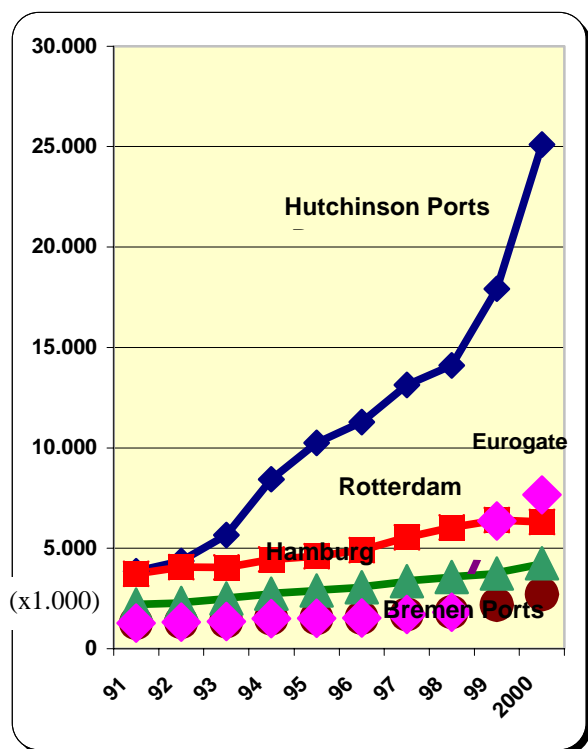
Containerflotte				
Company	Total Fleet	Order Book		
World Fleet	4.803.405	2.603	1.588.223	516
Maersk Sealand	612.814	245	111.508	25
P & O Nedlloyd	330.941	132	73.991	19
MSC	254.639	139	71.690	11
APL	223.931	82	54.950	12
Cosco	215.712	122	40.364	10
Evergreen	199.458	59	19.500	3
Hanjin	178.442	48	34.502	7
NYK	144.320	64	68.200	11
OOCL	134.700	45	40.762	9
CMA CGM	134.496	62	90.246	20
K-Line	133.228	58	66.600	12
Zim	128.516	69	38.580	8
Yangming	127.227	49	33.306	6
MOL	124.950	54	47.222	8
Hapag-Lloyd	116.281	31	28.800	4
Senator	111.980	35	-	-
HMM	108.661	33	31.500	5
CSCCL	96.472	54	124.362	27
Lloyd Triestino	79.307	20	24.304	4

Die großen Containerumschlagsunternehmen

Hafenumschlag in Mio TEU	Mio. TEU	in %
Hutchison	25,1	11,5 %
PSA	19,7	9,0 %
Maersk Sealand	12,5	5,7 %
Eurogate	7,7	3,5 %
P & O Ports	8,3	3,8 %
ECT	4,7	2,2 %
NTL	3,7	1,7 %
SSA	3,6	1,6 %
NOL/APL	3,5	1,6 %
Evergreen	3,5	1,6 %
HHLA	3	1,4 %
DPA	2,8	1,3 %
CSX World Terminals	2,3	1,1 %
ICTSI	2,2	1,0 %
Ceres	2	0,9 %
Hessenatie	1,9	0,9 %
Nordnatie	0,9	0,4 %
Summe	107,4	49,2 %
andere	110,9	50,8 %
Global	218,3	100,0 %

Die Zahlen enthalten auch Minderheitsbeteiligungen an Terminals
Quelle: Drewry; Lloyds List

Containerumschlag im Vergleich



Die weltweiten Aktivitäten von Hutchison

Hutchison Port Holding Companies	
Headquarter	Hutchison Port Holdings
Ports: Asia	Hong Kong Hongkong International Terminals Mid-Stream Holdings River Trade Terminal Company LINE - Logistics Information Network Enterprise
China	Hutchison Delta Ports Jiangmen International Container Terminals Nanhai International Container Terminals Shantou International Container Terminals Xiamen International Container Terminals Zhuhai International Container Terminals (Gaolan) Zhuhai International Container Terminals (Jiuzhou) Yantian International Container Terminals Guanlan Inland Container Depot Shanghai Container Terminals
Indonesia	Jakarta International Container Terminals Koja Terminal
Malaysia	KMT - Westport, Port Klang
Myanmar	Myanmar International Terminals Thilawa
Europe	United Kingdom Port of Felixstowe Harwich International Port Thamesport Maritime Haulage Limited
The Netherlands	Europe Combined Terminals
The Americas	The Bahamas Freeport Container Port Freeport Harbour Company Grand Bahama Airport Company Grand Bahama Sea/Air Business Centre Hutchison Port Properties Panama Panama Ports Company

BSHL zum aktuellen Diskussionsstand um das EU-Port Package

Im Interesse der Sicherheit und des Schutzes der Umwelt, dem Erhalt von nautischem Know-how und einer attraktiven Berufsperspektive für Lotsen sowie im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit empfehlen wir, die Lotsendienste aus der EU-Richtlinie herauszunehmen.

Wir befinden uns mitten in der Diskussion um die Richtlinie der EU-Kommission zur "Verbesserung der Dienstleistungsqualität bei den Hafendiensten".

Gemeint ist die Regelung des Zuganges zum Markt – insbesondere bei den nautisch-technischen Diensten –, mit der Begründung, dass diese Dienstleistungen oft einen unverhältnismäßigen Kostenfaktor wegen ihrer monopolistischen Struktur für die Nutzer darstellen.

Es stellt sich die Frage, ob diese Vorstellungen der Kommission dem oben genannten Ziel tatsächlich gerecht werden.

Umschlagunternehmen, Hafenerwartungen und Gewerkschaften haben inzwischen gewichtige Argumente gegen den EU-Entwurf ins Feld geführt, denn davon sind Arbeitsplätze, Gewinnerwartungen und überhaupt die Bereitschaft zu Investitionen abhängig. Nach diesen eigenen Vorbehalten wird jetzt anscheinend konzertiert die Veränderung bei den Lotsendiensten gefordert.

Der BSHL möchte darauf hinweisen, dass Lotswesen nicht so funktioniert, wie es Technokraten mit dieser Richtlinie planen. Wir stellen hierzu fest:

1. Kein hoch qualifizierter Mensch wird lange und spezialisierte Ausbildungszeiten in Kauf nehmen, wenn Image und Berufsperspektiven nicht stimmen.

2. Keiner wird hohe Risiken rund um die Uhr managen, wenn das Einkommen nicht stimmt.
3. Markt und Sicherheit haben sich bisher nirgends vereinbaren lassen, wie internationale Beispiele gerade im Lotswesen beweisen.
4. Wissen in Form von verfügbarer täglicher Erfahrung wird verloren gehen.

Hierzu folgende Erläuterungen:

Immer geht es beim Lotsen um ein spezielles, ortsbezogenes Know-how. Das Wissen und die unabdingbare praktische Erfahrung hierzu liegen bei den Lotsen. Dieses Wissen hat sich in der Vergangenheit mit der Entwicklung der Schifffahrt stetig verbessert und wird innerhalb der Lotsenbrüderschaften weitergegeben.

Die Schifffahrt ist von diesem Wissen abhängig. Es reicht nicht aus, hinreichende Wassertiefen in den Hafenzufahrten herzustellen. Da die Schiffsgrößen im Verhältnis zur verfügbaren Wasserfläche enorm gewachsen sind, muss man wissen, wie man damit umgeht, zumal sich ein Schiff vergleichsweise wie ein LKW bei spiegelglatter Straße ohne Bremsen bewegt.

Wie die Umschlagbetriebe von dem gut geschulten Containerbrückenfahrer bezüglich der Umschlagleistung abhängig sind, so sind die Arbeitsplätze der Hafenerwartung sowie die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Häfen davon abhängig, dass die Schiffe den Hafen überhaupt und sicher erreichen. Hieran haben die Lotsen einen gewichtigen Anteil, und wir alle sollten berücksichtigen, dass qualifiziertes nautisches Know-how weltweit zunehmend Mangelware ist.

Einmal abhanden gekommenes nautisches Know-how kann nicht über Nacht wieder aufgebaut werden. Es dauert bei einem Lotsen, wenn man gezielt daran geht, ca. 8 Jahre und mehr, um das heutige vorhandene Niveau zu erreichen.

Keine der bisherigen staatlichen Regulationsmaßnahmen (EU oder national) haben zu einer Verbesserung der dramatisch schlechten Nachwuchssituation geführt, weil das Image und die sozialen Bedingungen nicht stimmen! Gleiches droht jetzt den Lotsendiensten – seien es Hafen- oder Seelotsen -, da sie unmittelbar mit den seefahrenden Kollegen verknüpft sind. Dieses hat negative Auswirkungen für die Sicherheit der Schifffahrt vor den europäischen Küsten und in den Hafenzufahrten.

Die Lotsenleistung mit den Dienstleistungen von "Kofferträgern" auf Flughäfen vergleichen zu wollen, übersieht die tatsächlichen Gegebenheiten. Vielmehr sollten Sie alle den Blick auf die Flugsicherung richten, wenn über Anforderungen an und Investitionen in die Sicherheit gesprochen wird.

Weiterbildung am Fortbildungszentrum Hafen Hamburg e.V. (FZH)

Im Kommentar zum Seelotsenrecht von H. Segelken heißt es beispielhaft:

„... so bliebe ihm lediglich der Ausweg, aus dem Lotsendienst und der Lotsenbrüderschaft wieder auszusteigen. Die Seeschifffahrt würde ihn in Anbetracht ihres notorischen Nautikermangels vermutlich gern übernehmen und angemessen beschäftigen.“

Das so einfach erscheinende Ausscheiden aus dem Lotsendienst ist heute, nach Inkrafttreten des STCW 95, nicht mehr möglich. Um eine Bordstellung erhalten zu können, benötigt man nicht mehr alleine das gültige Patent, sondern auch die weiteren Zertifikate:

Bezeichnung	Neudeutsch	STCW 95
•Feuerschein	Advanced Fire Fighting	A-VI/2
•Bootsschein	Survival Craft with Rescue-boat	A-VI/3
•medizinischer		
Grundkurs	First Aid Training	A-VI/3-1

Um eines von vornherein klarzustellen: Für den Lotsendienst benötigt man lediglich die Bestallung zum Seelotsen; damit sind sämtliche behördlich geforderte Bedingungen erfüllt.

Bei vorgeschaltetem Eigenstudium zur Vorbereitung der Ausbildung zur Erlangung der o. a. 3 Zertifikate dauert der Lehrgang bei Vorlage der alten Scheine je 2 Tage (insgesamt 40 Stunden), wobei für F und B jeweils am Ende eine schriftliche Prüfung stattfindet.

Was könnte nun den Lotsen dazu bewegen, diese Strapazen auf sich zu nehmen, wenn er es für seinen originären Dienst gar nicht nötig hat ?

1. Fortbildung ist grundsätzlich immer gut

... und jeder Lotse ist auch dazu verpflichtet.

Es ist zu begrüßen, wenn in der EU-Richtlinie besonders das Subsidiaritätsprinzip hervorgehoben wird. Insbesondere ist dieses erforderlich, wenn man die gleiche Sicherheit und Verfügbarkeit auf den Revieren haben will wie bisher.

Aus Gründen, die man auch für die Betriebe des Hafenumschlags angeführt hat, empfehlen wir dringend, die Lotsendienste aus der EU-Richtlinie herauszunehmen. Gerade bei den Lotsendiensten ist die Tarifgestaltung für jeden transparent.

Wenn die EU und die Nationalstaaten einerseits für eine Lotsenannahmepflicht im Interesse der Sicherheit plädieren, müssen sie andererseits einem qualifizierten Lotsenwesen eine Existenzgrundlage geben. Beides ist unabdingbar miteinander verknüpft, wie die Entwicklungen zu den heute europaweit vorhandenen einheitlichen Lotsendiensten beweisen.

In den Kursen des FZH wird wiederholt und vertieft, was wir vor (x) Jahren auf dem Schiffssicherungs-Lehrgang in Neustadt gelernt und in unserer Bordstellung angewendet haben.

Hier gibt es in theoretischen und praktischen Übungen noch einmal die Gelegenheit, bestimmte Situationen durchzuspielen und mit Kollegen über Führungsgrundlagen zu diskutieren. Außerdem hat es in der Zwischenzeit eine Menge technischer Erneuerungen gegeben.

2. Die Position des Lotsen im Krisenmanagement

Auf längere Sicht ist die Lotsleistung anders zu bewerten als die des „orts- und schifffahrtskundigen Beraters“. Es spielen andere Themen eine Rolle, z. B. der Lotse im Krisenmanagement.

Die Situation an Bord stellt sich ausnahmslos bei jedem technischen Ausfall wie folgt dar:

- der Kapitän ist durch Telefonate mit dem Reeder, der Agentur, dem Charterer usw. überlastet bzw. überhaupt nicht ansprechbar,
- der 1. Offizier ist mit der ausgedünnten, multilingualen Besatzung an Deck oder in den Laderäumen beschäftigt, um Ursachenforschung zu betreiben,
- der 3. Offizier trägt die Position in die Seekarte und versucht Alarme weg zu drücken, ...,
- der Lotse kann auf einmal Dreh- und Angelpunkt allen Bordgeschehens sein: Er gibt die Situationsmeldungen an die RVZ/WSP/andere Verkehrsteilnehmer weiter und empfängt für das Schiff schifffahrtspolizeiliche Anordnungen - er ist das einzige Bindeglied zum direkten Umfeld des Schiffes.

Es kann wohl nicht von Schaden sein, wenn sich dieser Lotse wiederholt mit den Abläufen beschäftigt hat, die an Bord in einer Krisensituation durchzuführen sind, um so ein Partner für den Kapitän sein zu können.

3. Das Selbstbewusstsein

Die Bandbreite zwischen „mir kann keiner“ und „mich können sie alle“ ist naturgemäß riesig. Mit Sicherheit ist es von Vorteil für die eigene Einstellung, zu wissen: "meine Papiere sind auf dem neusten Stand" = ich habe überhaupt nichts zu befürchten. Die Karten muss sich jeder selbst legen: Jobs gibt es genügend.

4. Die Einstellung für unsere gewählten Vertreter

Unsere gewählten Vertreter könnten mit einem gesteigerten Elan in Verhandlungen gehen, wenn sie sicher sind, die

Kollegen könnten und würden, unter Einhaltung der Kündigungsfrist, bei der WSD Nord "in den Sack hauen".

Nach dem Pilot-Projekt haben bis zur Drucklegung 3 weitere Lehrgänge für Elo's und HaLo's stattgefunden. Einmalig ist dabei, dass von ausnahmslos allen Teilnehmern dieser Lehrgang als sehr positiv bewertet wird – die Schlüsse daraus müsst Ihr selbst ziehen.

Für die Koordination weiterer F&B + M-Lehrgänge, auch für "Einzelkämpfer": 04852/87246

Meldungen

Arbeitsgruppe Eingangsqualifikation

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der WSDen und der Lotsen (BSHL und BLK) werden neue Eingangskriterien zur Auswahl von Lotsenaspiranten erarbeitet. Die Notwendigkeit einer Anpassung ergibt sich aus der zu erwartenden neuen Gesetzeslage nach der Verabschiedung des II. Seeschiffahrtsanpassungsgesetzes (voraussichtlich bis Ende 2001) auf der Grundlage von STCW95. Darüber hinaus erfordert der erheblich geringer werdende Bewerberzugang aufgrund des Mangels an nautischem Nachwuchs die Definition von zu erfüllenden Minimalanforderungen um die hohe Qualität des Lotswesens und das Sicherheitsniveau zu erhalten.

Stand der Entwicklung um das II. Seeschiffahrtsanpassungsgesetz

In den vergangenen Monaten konnten wir verschiedentlich die Diskussion um eine Neuordnung der Seeunfalluntersuchung in Anlehnung an das Flugunfalluntersuchungsverfahren verfolgen. Auch der BSHL hat Stellung bezogen, mit dem Ziel, ein für den Betroffenen transparentes Verfahren mit der Möglichkeit eines fachlichen Widerspruches auch zukünftig beizubehalten.

Inzwischen liegt der Regierungsentwurf im Bundestag. Möglicherweise wird es im Verkehrsausschuss hierzu eine Anhörung geben. Wir begrüßen natürlich das Ziel, die Seeschiffahrt sicherer zu machen. Gerade deshalb bedauern wir es sehr, dass dieses Gesetz zum Gegenstand parteipolitischer Auseinandersetzungen geworden ist. Wir befürchten, am Ende zählt nur, dass die Regierungskoalition ihr Gesicht nicht verlieren darf. In weiten Teilen der maritimen Fachkreise wird dieser Regierungsentwurf abgelehnt.

Bestandteil dieses Gesetzentwurfes ist in Artikel 5 die Absenkung der Eingangsqualifikation von Fachhochschul- auf Fachschulniveau (Mindestniveau von STCW95). Unverändert vertreten BSHL und BLK die Auffassung, dass eine Qualifikationsabsenkung zum Erhalt des Sicherheitsniveaus nicht förderlich ist.

Fatigue

Ein zunehmendes Gewicht in der Beurteilung von Sicherheit und des „Human Elements“ im Falle von Schiffsunfällen gewinnt die Diskussion um „Fatigue“ (Übermüdung, Überlastung). Dieses ist nicht überraschend, denn sie ist eine der häufigsten Ursachen für menschliches Versagen. Die IMO hat am 12. Juni 2001 eine Empfehlung zur Vermeidung von Fatigue veröffentlicht. Reedereien aber auch Lotsenorganisationen sollen ihre Qualitätsmanagementsysteme so gestalten, dass Fatigue vermieden wird. Die Nichtbefolgung könnte bei Unfällen den Schuldvorwurf nachhaltig verstärken. Eine Versicherung könnte die Zahlung verweigern.

Termine

- 14. September 2001, 11. Niedersächsischer Hafentag
- 19. bis 20. September 2001, Kongress ISHFOB, DGON in Bremen (es geht um das „Human Element“)
- 26. September 2001, 11. Nautischer Abend des DNV in Berlin
- 26. September 2001, Weltschiffahrtstag / Motto: „Globalization and the Role of the Seafarer“
- 8. bis 10. Oktober 2001, Int. Conference on Safety in the Port Environment in Bremen
- 20. November 2001, 10.00 Uhr: Mitgliederversammlung des BSHL in Pinneberg.
- 6. November 2001, Zweite Konferenz Maritime Wirtschaft in Warnemünde
- 28. Juli bis 2. August 2002: XVI th. IMPA Congress in Hamburg

Personalien

Bernhard Wissmer, 2. Ältermann der Lotsenbrüderschaft NOK I wurde auf der letzten Sitzung der EMPA zum Vizepräsidenten gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von Udo Hintze, Ältermann NOK II, an.

Die Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade wählte **Stefan Blasshofer** zu ihrem neuen Ältermann sowie **Detlev Fischer** zu ihrem neuen 2. Ältermann. Stefan Blasshofer tritt damit die Nachfolge von Heiko Rose an.

Die Hafenslotsengesellschaft Bremerhaven wählte **Markus Brandes** zu ihrem neuen 2. Ältermann.

Die Lotsenbrüderschaft WIROST wählte **Hubert Pahl** zu ihrem neuen 2. Ältermann.

Wir gratulieren allen neu in die Selbstverwaltung gewählten Kollegen und wünschen ihnen viel Erfolg in den neuen Ämtern.

Am 6. September begeht unser Ehrenmitglied **Rudolf Becker** seinen 91. Geburtstag. Wir gratulieren auf das herzlichste. Unverändert meldet er sich mit kritischen Stellungnahmen und Anregungen bei uns zu Wort. Wir hoffen noch lange von ihm zu hören.

Mit der Neuwahl von Stefan Blasshofer zum Ältermann hat unser Ehrenmitglied **Heiko Rose** die Brücke der LB Weser II/Jade in den wohlverdienten Ruhestand verlassen. Schon als junger Kollege hat er zumindest bei einem Teil der Lotsen den Anstoß gegeben, sich über ihre Berufsgrundlagen bewusst zu werden. Daraus ist der Verband entstanden, den er über sechs Jahre als Präsident und maßgeblich beeinflusst hat. Seine Brüderschaft hat er über zwei Legislaturperioden in einer Zeit anhaltender gesellschaftlicher Veränderungen erfolgreich geführt. Daran müssen wir jüngeren Kollegen uns messen lassen.

Unser Anliegen ist es, auch für die Zukunft eine attraktive Berufsgrundlage zu gestalten. Diese muss in einer marktwirtschaftlich orientierten Gesellschaft Bestand haben.

Pensionäre

Folgende Kollegen sind seit der letzten Ausgabe in den wohlverdienten Ruhestand getreten.

Styra, Hdjalmar	- LB Weser I
Kumpfert, Wilhelm	- LB Elbe
von Husen, Herbert	- LB Elbe
Lukner, Heinz	- LB Emden
Beyer, Hans	- LB Weser II/Jade
Dauelsberg, Gerd	- LB Weser II/Jade
Sakrenz, Heiko	- LB Elbe
Rohrssen, Georg	- LB Weser II/Jade
Hemje, Klaus	- LB Weser II/Jade

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.

Unser Mitglied, der zweite Ältermann
Der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade

**Kapitän
Christian Leng**

ist, mitten aus einem schaffensreichen Leben, auf seine letzte große Reise gegangen.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie sowie seinen Angehörigen.



Geschäftsstelle:
Georgstr. 10, 27570 Bremerhaven
Tel.: 0471/25026
FAX: 0471/207021
E-mail: BSHL-Verb@t-online.de

Geschäftsführendes Präsidium:
Präsident: Kapt. Kurt Steuer
Vizepräsidenten: Kapt. U. Köllner, Kapt. H.J.
Lindemann,
Kapt. H. Tessenow