

IN FO

Nachrichten für See- und Hafenlotsen

BSHL

HAMBURG/BREMERHAVEN

Tel.: 0471/25026

NR. 37

Dezember 2001

F
R
O
H
E

W
E
I
H
N
A
C
H
T
E
N



G
U
T
E
N

R
U
T
S
C
H

Liebe Kollegen,

Das Jahr 2001 geht zur Neige. Was wird für jeden Einzelnen von uns von diesem Jahr in Erinnerung bleiben?

Sicher der 11. September 2001, welcher vielleicht als Angriff auf unsere westliche, materialistisch geprägte, globalisierte Welt empfunden wird.

Was unseren eigenen Beruf in Deutschland angeht, so liegt ein Jahr mit hoher Arbeitsbelastung in allen Revieren hinter uns. Ein so offensichtliches Thema wie die Tarifaueinandersetzung vor 12 Monaten haben wir nicht. Dafür wird in Arbeitsgruppen der WSDen über die zukünftige Ausgestaltung des Lotswesens, über Qualifikation, weitere Entwicklung der Tarifierung und Weiterentwicklung der Lotsenannahmepflicht sowie die Ein-

Zum Inhalt:

Bericht des Präsidenten	1
IMO-English	3
Havariekommissar neu im Amt.....	3
Neue Befähigungszeugnisse	4
Lotse — Quo vadis?	4
Meldungen und Termine	5

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

führung von Englisch als Reviersprache gesprochen. Auch die Wirtschaft hat das Thema zur Einführung von Wettbewerb im Lotswesen EU-weit nicht aus den Augen verloren. Also kommt es bei uns, den Lotsen, ganz wesentlich darauf an, unser Bewusstsein zu schärfen und uns zu positionieren.

Mit ganz anderen Gefühlen gehen unsere Kollegen mit ihren Familien am Humber in den Jahreswechsel. Seit dem 12. Dezember befinden sich alle 135 Lotsen auf einem der verkehrsreichsten Reviere an der englischen Ostküste mit starker Unterstützung der Transportarbeitergewerkschaft in einem unbefristeten Streik. Sie sollen ersetzt werden durch neue "Billig-Lotsen" mit mangelhafter nautischer Ausbildung und Erfahrung in der Führung von Schiffen. Seit Streikbeginn setzt der Arbeitgeber ABP (Associated British Ports) bereits die neuen, noch in der Ausbildung befindlichen Lotsen als Streikbrecher ein, was eine Gefahr für die Schiffssicherheit und den Umweltschutz bedeutet (bis Redaktionsschluss sind bereits zwei Schiffsunfälle auf mangelhafte Qualifikation und Erfahrung der neuen Lotsen zurück zu führen). Der Ruf und die Professionalität von Nautikern und Lotsen nehmen nachhaltigen Schaden (neueste Nachrichten über die weitere Entwicklung des Streiks können auf der web-Seite der Humber-Lotsen eingesehen werden: www.empa-pilots.org).

Es ist damit zu rechnen, das verantwortungsbewusste Reedereien ihre Schiffe vom Humber fernhalten, zumal es gleich bei der ersten Lotsung durch die neuen ABP-Lotsen zu einer Kollision in dem Revier gekommen ist.

ABP als sogenannte "Competent Authority" handelt kriminell, wenn sie Personen verantwortlich lotsen lässt, welche aufgrund zu geringer Ausbildung und Erfahrung nicht in die Pflicht genommen werden können.

Die Zusammenhänge werden in dem folgenden Bericht von der beeindruckenden Versammlung der Kollegen am Humber am 7. Dezember 2001 unter Beteiligung aller englischen Lotsen und unter weltweiter Beteiligung dargestellt. Die Versammlung stand unter dem Titel:

" Maritime Pilotage: Public Service or Profit Centre?"

IMPA, EMPA sowie Delegationen bzw. Abgesandte aus Belgien, Deutschland, Niederlande und Italien waren anwesend – alles in allem ca. 230 Lotsen. Alle Anwesenden waren sich in der Unterstützung der Forderung der Humber-Lotsen einig, die Verhandlungen mit ABP (Associated British Ports) umgehend wieder aufzunehmen, bevor die Sicherheit auf dem Humber nachhaltigen Schaden erleiden würde.

Die deutsche Delegation, bestehend aus Hein Mehrkens, Bernhard Wissmer und Kurt Steuer, gab die Solidaritätsadressen der BLK und des BSHL sowie die Resolution der BSHL-Versammlung vom 20. November 2001 in Pinneberg, unterzeichnet von 400 deutschen Kollegen, ab. Sie wurden mit anhaltendem Beifall aufgenommen.

Beeindruckend ist die unumstößliche Einigkeit der Kollegen am Humber, ihre Interessen zu verfolgen. Der Angriff auf unsere Kollegen am Humber ist im vorliegenden Fall existenzieller Natur, wovon auch das Wohl und Wehe ihrer Familien

abhängig ist.

Sachstand am 7. Dezember 2001:

ABP hält unverändert an ihren Plänen fest, die vorhandenen Lotsen auf dem Revier Humber durch Nautiker zu ersetzen, die

1. nur einige wenige Monate (unter einem halben Jahr) Training von zweifelhaftem Wert erhalten haben,
2. kein Training an der Seite erfahrener Lotsen erhalten haben,
3. keine Entwicklung als Lotse vom eingeschränkt tätigen zum voll qualifizierten Lotsen zur Entwicklung des eigenen Erfahrungsschatzes durchlaufen haben,
4. und keine Erfahrung in der Handhabung der örtlichen Schlepper - Ressourcen haben.

Als Beispiel absolvieren die neuen Aspiranten auf einem Ausbildungsschiff in der Größe eines sechzig Meter langen Küstenmotorschiffes Bereisungsfahrten, während sie ab 27. Januar 2002 z. B. Bulker bis 300 m Länge in Immingham anlegen sollen.

Von Sicherheit in Form von sicherer Beherrschung kann hier nicht die Rede sein.

Wie es aussieht, werden die Humber - Lotsen am 12. Dezember 2001 in einen Streik treten, wenn keine entscheidende Änderung der Verhandlungsbereitschaft von ABP eintritt. (sind inzwischen im Streik / Anmerk. der Redakt.). Für diesen Fall beabsichtigt ABP die neuen in der Ausbildung befindlichen Lotsen zum Einsatz zu bringen – als Streikbrecher mit mangelhafter Qualifikation. Die Humber - Lotsen machen in der Öffentlichkeit deutlich darauf aufmerksam, dass damit die Sicherheit auf dem Revier nachhaltig beeinträchtigt ist und mit den nationalen Codes zum sicheren Betrieb eines Hafens nicht in Einklang zu bringen ist. Es wird damit gerechnet, dass Schiffe vom Humber fernbleiben.

Zum Hintergrund:

Inzwischen ist den Humber - Lotsen das Streikrecht in der zweiten Instanz zugesprochen worden, denn sie werden als von ABP quasi abhängig Beschäftigte angesehen mit dem Recht zur Koalition wie andere Arbeitnehmer auch. Dieses bedeutet eine wesentliche Stärkung ihrer Position in dieser Auseinandersetzung, in welcher beide Seiten mit dem Rücken zur Wand stehen.

Beide Seiten hoffen vielleicht darauf, die Einigkeit der jeweils anderen Seite sprengen zu können, um so eine Lösung im eigenen Interesse zu erzwingen. Verluste für beide Seiten sind nicht auszuschließen. Wünschenswert ist sicherlich eine Einigung im beiderseitigen Interesse, z. B. durch einen Schiedsspruch oder eine Mediation. Im Falle, dass nichts passiert, sind die 135 vorhandenen Lotsen ab 27. Januar 2002 ohne Arbeit mit allen Konsequenzen für eine ungewisse Zukunft der davon betroffenen Familien.

ABP hat zur Zeit ca. 70 Lotsenaspiranten in einer Ausbildung, deren Qualität nicht nachgewiesen und wohl als zweifelhaft anzusehen ist. Ihre Herkunft ist weltweit (u. a. auch ein Finne) und ihre beruflichen Vorkenntnisse und Erfahrungen

scheinen teilweise als sehr gering einzustufen zu sein (keine Erfahrungen in der Führung von Schiffen).

Der soziale Umgang von ABP mit den neu eingestellten Aspiranten macht die Verantwortungslosigkeit des neuen Arbeitgebers deutlich: Die Möglichkeit von Hire and Fire der neuen Lotsenkollegen, welche eine Kündigungsfrist von 2 Wochen haben. Sie wurden von ABP mit Einzelverträgen eingestellt und sollen mehr arbeiten bei wesentlich weniger Einkommen (bis zu 20 Prozent weniger als die jetzigen Lotsen). Jeder der neuen Lotsen wird zukünftig seine Bedingungen in Konkurrenz zu seinen Kollegen alleine aushandeln müssen gegenüber einem kapitalkräftigen Unternehmen wie ABP.

Damit ist er auch nicht mehr unabhängig in seinen Ent-

Erhöhung der Sicherheit durch einheitliche IMO-Redewendungen

Die IMO hat auf ihrer Vollversammlung im November 2001 in London nach einer Probephase ein Paket von 2500 standardisierten englischen Redewendungen zur Vereinheitlichung der Kommunikation an Bord von Seeschiffen als verbindlich verabschiedet.

Das jetzt vorliegende IMO Standard Vocabulary wurde von einer im Jahre 1993 eingesetzten internationalen Arbeitsgruppe unter der Leitung von Professor Dr. Trenkner (Warnemünde) entwickelt. Die in standardisierte Fragen und Antworten gegliederten Bereiche beziehen sich vor allem auf die sichere Handhabung von Situationen im täglichen Ablauf des Schiffsbetriebes sowie in Notfällen.

Diese Redewendungen werden künftig Grundlage der Sprachausbildung in allen Seefahrtschulen der Welt sein. Trenkner rechnet damit, dass sich in drei bis fünf Jahren die neue Sicherheitssprache auch in der Praxis durchgesetzt haben soll.

Was sagt der weit gereiste erfahrene Praktiker dazu: "Schau'n wir mal."

Amtseinführung von Hans-Werner Monsees als zukünftiger Havariekommissar

Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Ralf Nagel hat am 07. Dezember 2001 in Cuxhaven den künftigen Leiter des Havariekommandos für Nord- und Ostsee, Hans-Werner Monsees, in sein Amt eingeführt. Monsees wurde beauftragt, als Leiter eines Aufbaustabes in Cuxhaven die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das Havariekommando im kommenden Jahr seine Arbeit aufnehmen kann. "Mit dem Havariekommando als einheitliche Einsatzleitung für schwere Seeunfälle werden wir das Notfallmanagement entscheidend verbessern und damit eine der wichtigsten Forderungen der unabhängigen Expertenkommission "Havarie Pallas" umsetzen" sagte Nagel. Die Kommission war 1999 vom Bundesministerium für

scheidungen, wenn er wirtschaftliches Interesse gegenüber dem öffentlichen Sicherheitsinteresse abwägen soll. Er wird bei mangelndem wirtschaftlichem Wohlverhalten von seinem Arbeitgeber - ABP - bei unveränderter Verantwortlichkeit unter wirtschaftlichen Druck gesetzt werden zum Wohle der Shareholder - Profits. Es ist nicht beabsichtigt, die der Schifffahrt angelasteten Lotskosten zu senken, sondern weniger an die Lotsen weiterzugeben!

Es ist herauszustellen, dass in diesem System eine auf Profit ausgerichtete Aktiengesellschaft zugleich als Competent Harbour Authority, sprich Aufsichtsbehörde, auftritt. Dieses fordert Interessenkonflikte geradezu heraus. ABP setzt sich über den nach dem „Sea Empress“ – Unfall gemeinsam mit den britischen Lotsen erstellten Port Marine Safety Code hinweg.

Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzt worden. Sie hat die Havarie der „Pallas“ vor Amrum im Oktober 1998 ausgewertet und dreißig Empfehlungen zur umfassenden Optimierung der Maritimen Notfallvorsorge formuliert.

Das Havariekommando kann im Einsatzfall allen verfügbaren Bundes- und Landesbehörden (u. a. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Feuerwehren, Schleppern, Schadstoffbekämpfern, Bundesbehörden im Koordinationsverbund Küstenwache) Aufträge erteilen und Einsatzabschnitte einrichten. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Marine werden durch Kooperationsvereinbarungen in die Arbeit des Havariekommandos eingebunden. Einsatzzentrale wird ein "Maritimes Lagezentrum" mit 24-Stunden-Dienstbereitschaft sein, das zu gleichen Teilen mit Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer besetzt wird. Im Maritimen Lagezentrum laufen über entsprechende Meldewege alle relevanten Informationen zusammen. Im Alltagsbetrieb werden die Aufgaben der Schadstoffbekämpfung, der Schiffsbrandbekämpfung, der Verletztenversorgung sowie der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit gebündelt. "Die Standortwahl fiel auf Cuxhaven, weil hier bereits eine hervorragende maritime Infrastruktur besteht und ein Grundstock an gut ausgebildetem Fachpersonal vorhanden ist" sagte Nagel.

Die rechtlichen Grundlagen für die Arbeitsaufnahme des Havariekommandos werden in Vereinbarungen mit allen fünf Küstenbundesländern festgelegt. Dabei werden die vom Grundgesetz vorgegebenen Zuständigkeiten des Bundes und der Küstenländer zur Gefahrenabwehr im See- und Küstenbereich beibehalten. "Künftig werden jedoch alle Möglichkeiten zur Kooperation zwischen Bund und Küstenländern voll ausgeschöpft" sagte Nagel.

Hans-Werner Monsees wurde nach einer bundesweiten Ausschreibung von einer Bund-Länder-Kommission einstimmig für den Dienstposten ausgewählt. Er war seit 1978 für die Wasserschutzpolizei Bremen tätig. Dort war er zuletzt stellvertretender Leiter und zugleich Leiter der Wasserschutzpolizeiinspektion Bremerhaven. Er verfügt über umfangreiche Erfahrungen bei Großeinsätzen.

Seitens der See- und Hafenslotsen wünschen wir Hans-Werner Monsees für seine verantwortungsvolle Aufgabe viel Erfolg und die notwendige Unterstützung.

Umtausch von Befähigungszeugnissen

Aus gegebener Veranlassung möchten wir alle Kollegen, welche neben ihrer Lotstätigkeit auch aktiv als Kapitäne (evt. auch in der weltweiten Traditionsschiffahrt) fahren wollen, darauf hinweisen, dass ab dem 1. Februar 2002 weltweit nur noch Befähigungszeugnisse nach der internationalen Vereinbarung von STCW 95 zugelassen werden. Dieses betrifft

1. das Befähigungszeugnis, um Schiffe jeder Größe weltweit zu führen (umzutauschen bei der Behörde, bei welcher auch ursprünglich einmal das AG ausgestellt wurde). Das Befähigungszeugnis hat zukünftig eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren und muss nach Ablauf mit Nachweis der Fahrtzeiten (Lotsdienst wird in Deutschland in diesem Sinne anerkannt) verlängert werden.
2. die bisherigen B- und F- Scheine (sie müssen bis zum 31. Januar 2002 in einen Befähigungsnachweis über ein "Basic Safety Training" umgeschrieben werden / bei der SBG).
3. Zusätzlich müssen eine Befähigung "Advanced Fire

Fighting" und "Advanced Survival Craft with Rescueboat" erbracht werden. Dieses geht nur in Verbindung mit dem Nachweis eines Erste Hilfe Basis – Trainings für Seeleute .

4. Außerdem muss ein Krankenfürsorge – Training für die Befähigung zur medizinischen Betreuung an Bord nachgewiesen werden (Gültigkeit der Befähigung fünf Jahre).
5. Das allgemeine Betriebszeugnis für Funker (GMDSS Operator) ist beim BSH in ein Seefunkzeugnis mit Gültigkeitsvermerk umzutauschen (BSH - Tel : 040 – 31907123 / Bernhard – Nocht – Straße in Hamburg / Herr Buchholz).
6. Für besondere Schiffstypen sind weitere Befähigungen erforderlich (z. B. Tanker, Gastanker und RoRo-Schiffe).
7. Auf Schiffen, welche die USA anlaufen, sind ein AR-PA- Schein und eine HAZMAT - Schulung nachzuweisen.

Für die Aufrechterhaltung der Bestallung ist der Umtausch nicht nötig.

Lotse – Quo vadis?

Innerhalb der Mitglieder des Verbandes ist eine Diskussion um die Zukunft des BSHL aufgekommen. Viele Kollegen fragen sich, wie es angesichts der vielen Probleme weiter gehen soll. Zur Zeit herrscht eine angespannte Ruhe zwischen den Lotsen einerseits und den Behörden sowie der Seeverkehrswirtschaft andererseits. Viele Kollegen blicken immer noch wie traumatisiert auf die sogenannte „Tarifierungskatastrophe“ und suchen ihr Heil in gegenseitigen Schuldzuweisungen anstatt in konstruktiver Kritik zielgerichtet politische Handlungsstrategien zu entwickeln.

Es ist schon paradox, wenn einerseits Kollegen aus dem Verband austreten mit dem Vorwurf, er würde zu eng mit der Kammer kooperieren und andere mit genau dem umgekehrten Argument den Verband verlassen.

Blicken wir doch einmal zurück. Der Verband ist nicht als Kampfverband gegen die Bundeslotsenkammer gegründet worden. Vielmehr wollte man eine weitere Institution haben, um den Lotsen im politischen Orchester mehr Gehör zu verschaffen. Dies ist, nach einigen Anfangsquerele, in den letzten Jahren auch sehr gut gelungen. Dazu gehört eben auch ein kritischer Dialog mit allen Beteiligten.

Insgeheim weiß jeder Kollege, dass heute ohne den Verband viele Projekte im Bereich der Aus- und Weiterbildung, Zertifizierung, politische PR etc. zum Sterben verurteilt sind.

Die BLK ist finanziell und personell so ausgestattet, dass sie die Verwaltungsaufgaben laut SeeLG bewältigen kann. Die notwendige Arbeit zum Erhalt und zur Weiterentwicklung unseres Berufstandes wird sie allein ohne die Mitarbeit und Unterstützung des BSHL nicht bewältigen können.

Die Bedrohung unserer jetzigen Existenz durch Konkurrenz ist zur Zeit nur verschoben und beileibe nicht aufgehoben. Wie es uns ergehen kann, wenn durch Regionalisierung und Konkurrenz das einheitliche Lotswesen in Deutschland nicht mehr vorhanden sein sollte, sieht man überdeutlich an der Entwicklung auf dem Humber. Ein SeeLG und eine BLK gäbe es dann nicht mehr! Ein Berufsverband wäre in dem Fall die einzige Institution, um die Interessen des einzelnen Lotsen, auch gegen seine Konkurrenten, wahrzunehmen.

In der momentanen Tarifsituation wird in Kürze wieder die Diskussion um regionale Tarifkommissionen einsetzen. Die Behörden arbeiten bereits fleißig an den notwendigen rechtlichen Grundlagen! Sollten sie sich durchsetzen, wäre die Zersplitterung der Lotsen kaum noch aufzuhalten. Zusammen mit der BLK spricht der Verband sich klar für **eine** Tarifkommission aus, wenn sie denn aus politischen Gründen nicht aufzuhalten ist.

Die Führungsebenen von BLK und BSHL werden in Kürze in Klausur gehen, auch um die oben angesprochenen Probleme zu diskutieren und einen gemeinsamen Kurs zu verabreden. Dies ist ein hoffnungsvoller Schritt in die Zukunft.

Es kann an dieser Stelle aber auch nicht verschwiegen werden, dass der Verband ein echtes Nachwuchsproblem hat. Man muss sich fragen, wo sind die jungen engagierten Kollegen? Sollten Sie glauben, dass sie mit der Wahl zum Lotsen die Kohlen bereits im Keller haben, so sei ihnen gesagt, dies ist mitnichten so. Der Kampf um die Existenz geht genauso weiter wie an Bord. Vielleicht mit einem kleinen, aber wichtigen Unterschied: Innerhalb des Verbandes findet er eine nicht zu unterschätzende Solidargemeinschaft. Er muss sie nur durch Engagement tragen und unterstützen.

Pensionäre

Folgende Kollegen traten in den wohlverdienten Ruhestand:

Günther, Klaus – LB Weser II/Jade
Hebbinghaus, Karl-Albert – LB Elbe
Luerßen, Günter – LB Elbe
Novara, Klaus – LB Weser II/Jade
Wulf, Dieter – LB Elbe

Wir wünschen ihnen Gesundheit und Zufriedenheit für den kommenden Lebensabschnitt.

Personalien

Führungswechsel bei der Lotsenbrüderschaft NOK I im nächsten Jahr

Bei der Lotsenbrüderschaft NOK I wurden unsere Mitglieder Bernhard Wissmer und Dieter Blöchl zum Ältermann bzw. stellvertretenden Ältermann gewählt. Wir wünschen ihnen viel Erfolg für ihre Arbeit.

Unser Mitglied, der Hamburger Hafencapitän

**Kapitän
Karlfriedrich Wehlmann**

ist im Oktober 2000 auf seine letzte Reise gegangen.

Unser Mitgefühl gehört seinen Angehörigen.

Termine

15.01.2002, Präsidiumssitzung des BSHL
21.01.2002, NV Cuxhaven "Die Auswirkungen weiterer Vertiefungen von Elbe und Weser auf Strömungsverhalten, Gezeiten, Wasserbau, Ablagerungen, Verschlickung und Sturmfluthochwasserstände", Dr. Ing. Flügge, Bundesanstalt für Wasserbau
26./27.01.2002, Bremerhaven, 17. Lotsen-Tennis-Turnier
1./2. Februar 2002, Wremen, Klausurtagung BLK u. BSHL
18.02.2002, NV Cuxhaven, „EUROGATE – National, International, Regional“, Thomas Eckelmann/Emanuel Schiffer
12.03.2002, NV Hamburg, „Bau von modernen Häfen in heutiger Zeit“ (Dipl.-Ing. Ulrich Hensen)
15.03.2002, NV Cuxhaven, Schifffahrtssessen 2002 mit Festredner Ministerpräsident Sigmar Gabriel
19.03.2002, 10.00 Uhr, Sittensen, BSHL - Jahreshauptversammlung
26.03.2002, Kiel, Lotsengesangsverein Knurrhahn "Knurrhahn-Essen"
Mai 2002, NV Cuxhaven, „Maritimes Forum Niederelbe“ mit der Friedrich-Ebert-Stiftung und der Gewerkschaft „ver.di“
28.07-02.08.2002 - IMPA General Meeting in Deutschland, Hamburg
24.-28.09.2002, Hamburg Messe, Shipbuilding, Machinery & Marine Technology, International Trade Fair

Achtung

Der Verband hat eine neue E-Mail Adresse:

Verband@bshl.de

Besuchen Sie auch unsere Internetseite:

www.bshl.de



Geschäftsstelle:
Georgstr. 10, 27570 Bremerhaven
Tel.: 0471/25026
FAX: 0471/207021
E-mail: Verband@bshl.de

Geschäftsführendes Präsidium:
Präsident: Kaplt. Kurt Steuer
Vizepräsidenten: Kaplt. H.-J. Lindemann,
Kaplt. Th. Fellingner, Kaplt. H. Tessenow