

# INFO



## Nachrichten für See- und Hafenlotsen

BSHL

HAMBURG/BREMERHAVEN

Tel.: 0471/25026

NR. 38

Januar 2002

### Der Konflikt: Humber Pilots versus ABP

#### Die Organisation der Lotsen in England

Bis 1987 war das Lotswesen in GB, wie fast überall auf der Welt, einheitlich organisiert. Die Lotsen arbeiteten als Freiberufler und schlossen mit dem jeweiligen Schiff einen Lotsvertrag. Die Aufsichtsbehörde war das „Trinity House“. Als staatliche Institution setzte es die Normen für die Erteilung von Zulassungen als Lotse auf dem jeweiligen Revier. Es überwachte die Sicherheit und kontrollierte die Arbeit der Lotsen. Die Lotsen waren frei in ihren Entscheidungen im Hinblick auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Dies kommt uns allen sicher hinreichend bekannt vor.

1987 wurde dies unter der Regierung Thatcher entscheidend und einschneidend geändert! Aufgrund des „Pilotage Act 1987“ fiel das Lotswesen und die Aufsicht darüber an die jeweilige Hafenbehörde bzw. Hafenbetreiber, (Competent Harbour Authority, CHA).

Die CHA hat nach der Zulassung durch die Regierung die volle und alleinige Aufsicht und die rechtliche Verantwortung für die Sicherheit auf dem jeweiligen Revier. Dass dort gleichzeitig auch kommerzielle Interessen mit den bekannten Konfliktpotenzialen eine große Rolle spielen, störte und stört die Regierung in London offensichtlich nicht weiter. Die CHA ist befugt festzulegen,

- welchen Lotsdienst es für den jeweiligen Hafen benötigt,
- welche Schiffe einen Lotsen nehmen müssen,
- wie viel Lotsen benötigt werden sowie deren Qualifikation,
- die Bedingungen für die Erteilung einer PEC,
- die Höhe des Lotsgeldtarifs.

Es hat die Versetzungsmittel zu stellen und somit auch die

Kontrolle darüber.

Trinity House wurde aufgelöst und das Lotswesen war damit **regionalisiert!!** In einigen Revieren sind die Lotsen Angestellte der CHA, in anderen arbeiten sie unter einem gemeinsamen Kontrakt mit der CHA.

#### Der aktuelle Konflikt auf dem Humber

Unter den vorher genannten Bedingungen arbeiteten auch die „Humber Pilots“ als quasi „Freiberufler“ mit einem Gruppenvertrag. Dieser Vertrag wurde jedes Jahr neu verhandelt, besonders im Hinblick auf Arbeitsbedingungen und Einkommen. Angesichts einiger rechtlicher Veränderung, wie „The Port Marine Safety Code“ wollten die Humber-Lotsen ihren Vertrag neu mit Associated British Ports (ABP) als CHA verhandeln. Die Antwort von ABP war ein unannehmbares Angebot; schlechtere Arbeitszeiten und 40 % weniger Einkommen sowie jeweils Einzelverträge. Dieses Angebot war und ist laut ABP nicht verhandelbar. Die Humber-Lotsen lehnten dies zu 100 % ab. Es kam dann zu den Einstellungen von minderqualifizierten Aspiranten und der sehr fragwürdigen Ausbildung auf kleinen Kümos.

Die Humber-Lotsen beschlossen, gegen ihre innere Einstellung und Überzeugung, die Arbeit sofort einzustellen und zu streiken. Dies wurde ihnen vom High Court mit dem Hinweis auf ihre Freiberuflichkeit verboten. Das Court of Appeal hob dieses Streikverbot auf, mit der Begründung, die Humber Lotsen würden ausschließlich für ABP arbeiten und hätten somit, auch nach europäischem Recht, ein Streikrecht. Am 12. Dezember 2001 begann der Streik der HPL-Lotsen.

ABP setzte darauf ihre Aspiranten und Ausbilder als Lot-

**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**

sen ein. Die Folgen sind die bekannten Unfälle, Beinahekollisionen, Verkehrsstops wegen Nebel u.v.a.

HPL sieht inzwischen eine gute Chance, dass sie von einem Gericht sogar in den Status als Angestellte von ABP eingestuft werden könnten. Die Kollegen dort werden also weiter den rechtlichen Weg beschreiten. Eine Mediation oder Vermittlung neutraler Institutionen wurde von ABP abgelehnt.

Am 27. Januar 2002 läuft der Vertrag zwischen HPL und ABP aus. Damit wären die Kollegen arbeitslos. Sie planen derzeit, ab dem 27. Januar, eine konkurrierende Dienstleistung anzubieten. HPL argumentiert, dass APL ihnen zwar einen Vertrag aufkündigen kann, damit aber ihre Befähigung zum Lotsdienst auf dem Humber nicht verloren geht. Sie begründen dies mit der Tatsache, dass ein LKW-Spediteur zwar einen exklusiven Transportvertrag verlieren kann, damit aber immer noch seine Lizenz weiter besitzt. Dies ist sicher eine verständliche Reaktion und Maßnahme der Kollegen, doch damit wäre das erste konkurrierende Lotswesen in Europa etabliert!

Auf der politischen Seite bewegt sich immer noch so gut wie gar nichts. Die Regierung in London schaut tatenlos zu. Sie hat ja auch mit dem „Pilotage Act 1987“ alle Rechte aus der Hand gegeben. Der „Port Marine Safety Code (PMSC)“ wird von ABP als CHA ignoriert; auch das scheint London nicht zu stören. Man muss zu dem Ergebnis kommen, dass viele auf den großen Unfall warten, um dann als Retter in höchster Not aufzutreten, anstatt jetzt zu handeln und diesem unwürdigen Spiel ein politisches Ende zu bereiten.

## **Welche Folgerungen müssen wir aus dem Konflikt ziehen**

Ursächlich für den Konflikt muss man die Regionalisierung des Lotswesens 1987 ansehen. Die damalige Regierung hat alle ihre Rechte in Bezug auf das Lotswesen kommerziellen Interessen geopfert. Das einheitliche Lotswesen wurde zerstört. Lotsen wurden entweder zu Angestellten und damit zu Befehlsempfängern von Hafenkapitänen und Hafenmanagern oder sie wurden Scheinfreiberufler mit den o. g. Folgen.

Wir müssen dies ganz klar sehen: Ohne das Seelotsgesetz in seiner heutigen Form und damit einem einheitlich organisierten Lotswesen wären wir wahrscheinlich als Scheinfreiberufler eingestuft. Nur das Seelotsgesetz schützt uns noch vor ähnlichen Auseinandersetzungen und Verhältnissen wie auf dem Humber und womöglich bald in ganz GB. Keiner von uns sollte glauben, die vermeintlich guten Verhältnisse zu den „Kunden“ würde ihn vor ähnlichen Angriffen schützen. Es geht bei ABP und bei jedem anderen Seeverkehrsunternehmen nur um wirtschaftliche Interessen. ABP wird nicht etwa den Lotsgeldtarif senken, sondern für ihre Anteilseigner mehr herausholen. Genau das wird die Seeverkehrswirtschaft hier auch machen, wenn der Gesetzgeber sie denn ließe. Im

letzten Jahr hat ABP nur mit dem Lotswesen bei 14 Mio. Pfund Umsatz einen Profit von 2 Mio. Pfund gemacht. Offensichtlich nicht genug!

Mit den Bestrebungen nach regionalen Tarifkommissionen geht das BMVBW bereits einen Schritt in diese Richtung. Es ist sicher manchmal schwer für den einen oder anderen Kollegen, Entscheidungen mittragen zu müssen von denen man nicht überzeugt ist, und es ist leicht zu glauben, als einzelner Lotse würde man mehr erreichen. Die Entwicklung in GB zeigt uns mehr als deutlich: Nur als Gesamtheit, in nach außen völliger Einigkeit, können wir unseren Status und unsere Arbeits- und Einkommensbedingungen mit einiger Aussicht auf Erfolg verteidigen.

Wir müssen ständig und hart daran arbeiten, sowohl der Regierung und den Aufsichtsbehörden als auch der Seeverkehrswirtschaft immer wieder deutlich zu machen und sie davon zu überzeugen, dass das derzeitige Lotswesen nicht nur das beste und sicherste, sondern auch das für sie preisgünstigste ist. Hinter diesem Ziel sollten alle kleinlichen und manchmal auch egoistischen Gedanken zurückgestellt werden.

Mit der Öffentlichkeitsarbeit allein ist es aber noch nicht getan. Wir müssen uns dringend die Frage stellen, wie wir denn unsere Interessen gegenüber Politik und Wirtschaft wirksam vertreten können?

Innerhalb der Großgewerkschaft „ver.di“ wird uns dies kaum gelingen. Zu unterschiedlich und widerstreitend sind die Interessen dort. Um uns Gehör zu verschaffen, müssten alle Lotsen Mitglieder werden. Darüber hinaus sind wir noch nicht einmal Arbeitnehmer, also keine klassische Gewerkschaftsklientel.

Im VdKS können wir zwar politisch mitreden, haben aber auch nicht immer gleichgerichtete Interessen. Wir verweisen auf die Diskussion um das neue SUG.

Es bleibt also einzig und allein ein eigener Berufsverband, der in engem Schulterschluss mit der Kammer, wie bei anderen Freiberuflern auch, die Interessen der Gesamtheit der Lotsen politisch vertritt. Unsere Stimme wird in Berlin/Bonn und auch in Brüssel gehört. Dies muss auch so bleiben, oder wir haben sehr bald auch Verhältnisse wie am Humber. Verband und Kammer schließen sich nicht aus, sondern ergänzen sich.

Das Präsidium des Verbandes richtet daher an dieser Stelle einen dringenden Appell an alle jüngeren Kollegen, sich für den Verband zu interessieren: Unterstützen Sie den Verband durch Ihre Mitgliedschaft und ihr persönliches Engagement. Nur so kann der Verband die Meinungsvielfalt innerhalb der Lotsenschaft aufnehmen und nach außen wirksam vertreten. Geben Sie dem Verband eine Perspektive.

Es sei hier nochmals deutlich und unmissverständlich gesagt: Der Verband ist keine Gegenorganisation zur Kammer, sondern er ergänzt die Kammerarbeit auf dem politischen Parkett. Dies geht nur mit einer möglichst großen Mitgliederzahl.

**United we will stand,  
divided we will fall!**