

IN FO

Nachrichten für See- und Hafenslotsen

BSHL

HAMBURG/BREMERHAVEN

Tel.: 0471/25026

NR. 40

Mai 2002

Das Lotswesen in Deutschland - eine Standortbestimmung -

Liebe Kollegen,

diese Lotseninfo ist ein Zeugnis der Vielfalt der Themen, die unsere Interessen als Lotsen und qualifizierte Nautiker tangieren und beeinflussen. Auch zeigt sie, dass der BSHL den See- und Hafenslotsen in diesen Auseinandersetzungen eine Stimme gibt und sich engagiert.

Ein Thema, das unsere Berufsgrundlage nachhaltig bestimmt, ist das EU-weite politische Ziel einer Liberalisierung der Hafendienstleistungen. Gerade in punkto Lotswesen, melden sich Reeder- und Umschlagverbände bei jeder Gelegenheit zu Wort und fordern Veränderungen. Anlässlich der Messe für Maritime Logistik, "Marilog" vom 9. bis 11. April 2002 in Hamburg, stellte der Vertreter der EU-Kommission fest: "Lotswesen ist zu teuer, weil das System von den Lotsen selbst gepflegt wird." Hier irrt Herr Elsner ganz eindeutig.

Das Lotswesen in Deutschland ist - wie in vielen anderen Ländern weltweit - zwar einheitlich aufgebaut, aber unterliegt einem sehr restriktiven staatlichen Regelwerk und der staatlichen Aufsicht. Und ganz besonders ein wesentliches Kennzeichen eines Monopols, nämlich die Möglichkeit einer schamlosen Preisgestaltung, hat das deutsche Lotswesen nicht. Der Preis ist in staatlicher Obhut und wird in der Auseinandersetzung aller Seiten miteinander gefunden. Wie andere Freiberufler auch, dürfen die Lotsen hierzulande keinen Profit aus ihrer Beratungsleistung ziehen. Ganz anders am Humber, wo man inzwischen von einem Monopol (ausgeübt von ABP) reden kann, wie der Beitrag hierzu in dieser Info beweist. Hier hat ABP, offenbar mit Billigung der Regierung, ein Profitcenter mit abhängigen Lotsen eingerichtet!

Im Zusammenhang mit Short-Sea-Shipping wird das Lotswesen seitens der EU-Kommission als Flaschenhals im Zugang zu den Häfen bezeichnet. Aber ist die Zufahrt eines

Hafens nicht auch oftmals der gefährlichste und schwierigste Teil einer Reise und bedarf damit einer besonderen Qualifikation und Unterstützung?

Das deutsche Lotswesen ist ein Teil des Verkehrssicherungssystems, so stellen es die aktuellen Verlautbarungen des BMVBW fest. Quasi wurde eine staatliche Aufgabe bzw. ein staatlicher Regelungswille auf die Bundeslotsenkammer und die Hafenslotsenbrüderschaften „outgesourct“, nicht anders als bei Ärzten, Rechtsanwälten oder freiberuflichen Ingenieuren auch. Und dieses Vorgehen hat auch der Europäische Gerichtshof akzeptiert. Im Falle der Festmacher von Genua hat der EuGH sehr eindeutig festgestellt, dass der Staat die Zulassung von mehreren Anbietern beschränken kann, wenn das allgemeine Interesse nach Sicherheit tangiert wird. Dies sind keine Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht der EU.

Ist das Lotswesen wirklich zu teuer? Wenn man den Auftrag an das Lotswesen, den Umfang der erbrachten Leistung inkl. des erforderlichen Selbstverwaltungsaufwandes, den Markt für qualifizierte Nautiker, die Situation der Schifffahrt schlechthin betrachtet, muss man feststellen: "Nein".

Zum Inhalt:

Das Lotswesen in Deutschland.....	1
Die aktuelle Situation am Humber.....	3
Revierversprache Englisch	3
Der Seeunfall – Bericht von einem Workshop.....	4
Die Qualifikationsfalle.....	5
Neuordnung der Eingangsqualifikation	6
Kurzmeldungen.....	6

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

Es ist schon einigermaßen widersprüchlich, wenn namhafte Wirtschaftsvertreter, wie z. B. der Präses der Handelskammer Hamburg, stets den Mangel an qualifiziertem Nachwuchs beklagen, einige Sätze weiter dagegen feststellen, Nautiker, respektive Lotsen, seien zu teuer. Welcher junge Mensch ergreift ein Berufsziel mit einem solchen Image?

Wozu brauchen wir eine Richtlinie, welche den Marktzugang zu Hafendienstleistungen eröffnen soll? Die Umschlagbetriebe wehren sich EU-weit gegen eine solche Richtlinie, ebenso wie die Gewerkschaften. Wegen des besonderen öffentlichen Regelungsbedarfes hat sich das EU-Parlament in erster Lesung gegen eine Einbeziehung der Lotsen in die Richtlinie ausgesprochen. Diese Meinung wird in Deutschland auch von den Regierungsparteien SPD und Grüne geteilt. Bundestag und BMVBW haben sich gegen eine unkoordinierte Einbeziehung des Lotswesens in die Richtlinie ausgesprochen. Es könnte also sein, dass die Richtlinie gar nicht zustande kommt, wenn man den Entscheidungsprozess innerhalb der EU betrachtet.

Die Hoffnung nur hierauf zu setzen, könnte jedoch trügerisch sein. Im Falle einer Einbeziehung des Lotswesens sind Regeln zu schaffen, unter denen ein unabhängiges, kompetentes und der Forderung nach Sicherheit genügendes Lotswesen überhaupt existieren kann. Dieses ist insbesondere nötig, um das hohe Maß an Vertrauen, welches ein Kapitän in einen deutschen Lotsen setzt, auch zukünftig rechtfertigen zu können. Dazu besteht Regelungsbedarf in folgenden Punkten:

1. "Rosinenpickerei" durch Hauslotsendienste darf es nicht geben. Die Möglichkeit der Selbstabfertigung muss auf den Kapitän beschränkt bleiben.
2. Die Geltungsdauer einer Genehmigung muss so lang sein, dass sich eine lange, spezialisierte Ausbildung zum Lotsen überhaupt rechnet (zehn Jahre sind zu kurz).
3. Die einzelnen Staaten müssen die Möglichkeit haben, im öffentlichen Sicherheitsinteresse Einschränkungen

in der Zulassung vornehmen zu können.

4. Übergangsfristen müssen so lang sein, dass die sozialen Belange der Betroffenen Berücksichtigung finden.
5. Gleiche Rahmenbedingungen für alle.

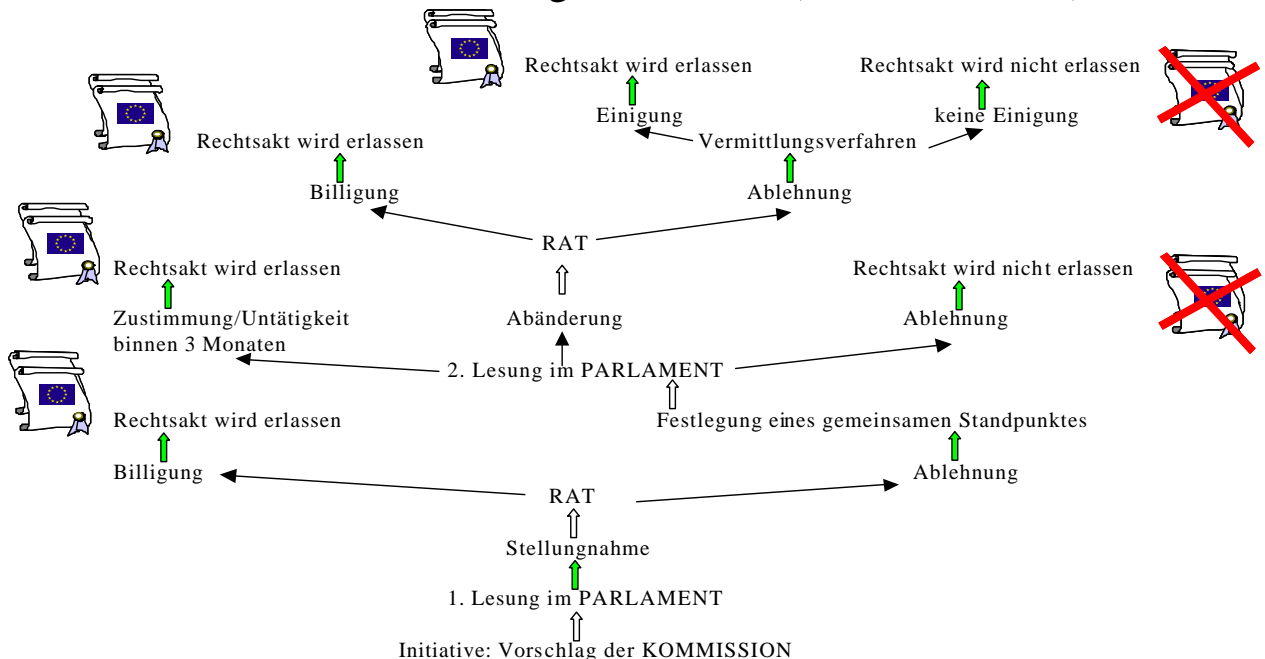
Entscheidend ist, dass die qualitativen Mindestnormen für einen fairen Wettbewerb definiert werden. Solche Regelungen sind nicht mit Marktzugangsbeschränkungen gleichzusetzen. Sie dienen vielmehr der Qualitätssicherung der freiberuflichen Dienstleistung. Falsch verstandene Deregulierung auf dem niedrigsten Nenner kann nicht im Interesse von Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt sein. Qualifikation und Qualität entscheiden darüber hinaus über das Image und das Geld. Diese Faktoren sind bei den freien Berufen schlechthin heute als existenziell zu betrachten, wie wir vom Tag der Freien Berufe am 24. April 2002 als Fazit ziehen konnten.

Dieser Tag stand unter dem Motto: Freie Berufe - Unabhängig, Kompetent und Innovativ.

Diese Lotseninfo belegt unsere Unabhängigkeit und unsere Kompetenz in der Beurteilung der anstehenden Fragen. Die Beiträge sind auch ein Beleg dafür, wo Entwicklungen notwendig sind. Die technologische Entwicklung und die Qualifikation an Bord der Schiffe sowie die Nachwuchssituation erfordern strukturelle Anpassungen. Hierzu ist insbesondere Kooperation der Lotsenbrüderschaften untereinander das Gebot der Stunde.

Im Interesse einer langfristig finanziell attraktiven Berufsgrundlage dürfen die Veränderung von Revierstrukturen, eine eigenständige Ausbildung, Qualitätsmanagement und Weiterbildung sowie die Weiterentwicklung der Altersvorsorge kein Tabu sein. Wir Lotsen müssen die Initiative ergreifen, wenn wir unabhängig und kompetent bleiben wollen. Dazu sind im ersten Moment auch unangenehm erscheinende Wege vorbehalten zu prüfen. Sie könnten sich bei näherem Hinsehen langfristig als sinnvoll erweisen, insbesondere wenn man damit Partner auf allen Seiten finden kann.

EU Mitentscheidungsverfahren (Art. 251 EGV)



Der Humber Pilots versus ABP Konflikt

Nachdem die ehemaligen Humber Pilots nun schon seit einigen Monaten von Associated British Ports (ABP) eigenen „Lotsen“ ersetzt wurden, fragen sich viele Kollegen, wie es dort wohl weiter geht!

Trotz vieler kleiner oder gar nicht so kleiner Unfälle ist es ABP gelungen ihren eigenen Lotsendienst als ausreichend sicher in der Öffentlichkeit darzustellen. Dies kommt besonders in einem Bericht des Verkehrsministeriums (Department of Transport, Local Government and Regions / DTLR) zum Ausdruck.

Konsequenterweise orientierte sich DTLR ausschließlich an den Vorgaben der Hafenverwaltung. Und diese wird am Humber im Verein mit den wirtschaftlichen Interessen und der Aufgabe der Festssetzung der Tarife durch ABP ausgeübt. Ein Tor, der glaubt, es könnte sich hier um ein Monopol handeln.

Sinn und Zweck des Pilotage Acts von 1987 war es, Aufsicht über und Durchführung von Lotsendiensten um der Sicherheit willen zu kombinieren und nicht eine separate Lotsorganisation zu schaffen. Daher findet das Ministerium nichts abwegiges daran, dass ABP bestimmt, wer lotsen darf, wie deren Qualifikation auszusehen hat und wer eine Freifahrerlaubnis erhält. Hauptsache ist, die zuständige Hafenverwaltung hat alles nach Papierlage ausreichend geregelt (Qualitätsmanagement). Das Ministerium ist nur dann zum Einschreiten gezwungen, wenn Personenschäden eingetreten sind (siehe die privatisierten englischen Eisenbahnen).

Der aktuelle Sachstand des Konflikts ist im Internet nachzulesen: <http://www.humberpilots.com/dispute/dispute.html>

Englisch als Reviersprache

Am 29. Mai 2002 beabsichtigt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Bremen eine Erörterung zur Einführung von Englisch als primäre Kommunikationssprache zwischen Verkehrszentralen und Schifffahrt durchzuführen. Sie begründet diese Initiative mit den internationalen Harmonisierungsbemühungen der IMO auf der Grundlage der "Standard Marine Communication Phrases (SMCP).

Kommunikation muss im Interesse der Verkehrssicherheit eindeutig sein. Die Inhalte müssen von allen Beteiligten verstanden werden und inhaltlich umgesetzt werden können. Insoweit stimmen wir mit dem Streben der Behörde nach einer einheitlichen, standardisierten und wohl begründeten Vorgehensweise überein.

Die Wahl der Reviersprache gewinnt eine besondere Bedeutung, wenn sich die Mitteilung aus der Verkehrszentrale nicht nur an ein einzelnes Fahrzeug richtet, sondern, wenn die dem einen Schiff gegebenen Informationen, auch für andere Verkehrsteilnehmer von Interesse sind oder sein können. Das ist immer dann der Fall, wenn die an ein Schiff gerichtete Mitteilung zu einer Verhaltensänderung dieses Schiffes führen kann, die andere Verkehrsteilnehmer überraschen könnte. Typischerweise ist dies bei der Radarberatung insbesondere bei Nebel- oder Eisberatung der Fall. Die Wahl der Reviersprache muss aus der Sicht der potentiellen Empfänger getroffen werden.¹

Das Ministerium befindet, dass die Erfahrung und die Fähigkeit der neu eingestellten Lotsen den Verlust der Berufserfahrung der bislang tätigen Lotsen völlig ersetzt hat. Darüber hinaus hält es den Weg für richtig, dass der Schiffsverkehr stärker geregelt wird, um zu große Fahrzeugdichten und Überholmanöver zu vermeiden.

Die Regierung findet das Vorgehen von ABP als Teil einer Strategie richtig, um die Schließung eines Hafens durch Lotsenstreik zu vermeiden. Der Zweck, 15 Prozent Rendite zu erwirtschaften, heiligt anscheinend jedes Mittel. Ein Verstoß gegen Lotsvorschriften besteht demzufolge auch nur, wenn ein lotspflichtiges Schiff einen angebotenen Lotsen nicht angenommen hat.

Von den Kapitänen, die auf dem Humber fahren müssen, hörte man in den letzten Wochen, leider nur unter vier Augen, ganz andere Geschichten. Sie sind überhaupt nicht zufrieden. Es soll Fälle gegeben haben, wo sich Kapitäne zusätzlich einen HPL Lotsen gechartert haben!

HPL versucht noch massiv die politische Seite zu sensibilisieren. Es finden Gespräche mit Abgeordneten statt. Als wichtigster Termin ist der 27. Mai zu nennen. An dem Tag beginnt für ca. 5 Tage eine Gerichtsverhandlung, in der festgestellt werden soll, ob die HPL-Lotsen als Angestellte von ABP zu betrachten sind. Auch wenn dies vom Gericht bejaht werden sollte, wird es wohl nur um eine Abfindung für die ehemaligen HPL-Lotsen und nicht um eine Fortsetzung ihrer Lotstätigkeit gehen!

Auf den Revieren oberhalb der Lotsversetzpositionen sollte folgerichtig auch zukünftig deutsch gesprochen werden, da bei zunehmender Verengung des Reviere der Anteil der nationalen Schifffahrt, welcher ausschließlich deutsch kommuniziert, im Verhältnis zur internationalen Schifffahrt das Übergewicht gewinnt. Damit wird sichergestellt, dass auf allen Fahrzeugen dem ortskundigen Kapitän/ Schiffsführer/ Sportbootfahrer und dem Lotsen alle Informationen, Hinweise, Warnungen, und Empfehlungen zur Verfügung stehen und ohne Verzögerungen umgesetzt werden können. Die Binnenschiffer beispielsweise können durch die erst am 29.11.2001 in der IMO angenommenen "Standard Marine Communication Phrases" nicht erreicht werden.

Die grundsätzliche Anwendung der deutschen Sprache wird zum Teil von fahrenden Nautikern unter Hinweis auf die Verantwortung der Schiffsleitung kritisiert. Dabei wird außer Acht gelassen, dass die Schiffsleitung auf die Informationspflicht durch den Bordlotsen pochen kann, soweit der Lotse dieser Pflicht nicht in genügendem Umfang nachkommt. Der den Kapitän beratende Lotse ist der Bordlotse. Der Lotse in der Verkehrszentrale assistiert dem Bordlotsen. Nur wenn kein Lotse an Bord ist, wird der Lotse in der Revierezentrale zum Berater des Kapitäns.

Im Einklang mit obigen Ausführungen stehen die von der Zentralen Rhein- bzw. Donaukommission verfügten Regelungen. Das Handbuch Binnenschifffahrtfunk Ausgabe 2002

führt dazu aus: "Bei Verbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen muss die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die Landfunkstelle befindet."

Für sich spricht eine Feststellung aus dem Abschlussbericht über den Probetrieb mit Landradarberatung durch Seelotsen aus der Verkehrszentrale Cuxhaven auf der Fahrtstrecke zwischen Fsch. "GB" und Tonne "E3" vom 31.5.2000: "Es war insgesamt festzustellen, dass trotz technisch und sprachlich einwandfreier Kommunikation zwischen Kapitän und Radarlotse (Anmerkung: in vorherrschend englischer Sprache) nicht die Verständigung zustande kam, wie sie bei einer Bordlotsung selbstverständlich ist."

Dies lässt bei Einführung der Reviersprache Englisch für den maritimen Bereich das an "Missverständnissen" und unerwarteten Manövern erwarten, was bereits aus der Luftfahrt lange bekannt ist, obwohl sich dort die ICAO-Mitglieder schon 1952 auf das formatierte Englisch als Sprache im internationalen Luftverkehr geeinigt hatten. Dieses ist nicht zuletzt auf die Tatsache zurückzuführen, dass Sprache aufgrund der national beeinflussten Akzente unterschiedliche Bedeutungen erfährt.

Die oft als Vorbild zitierte Luftfahrt hat grundsätzlich andere Voraussetzungen als die Seeschifffahrt. Die englische Sprache kommt im internationalen Luftverkehr, welcher per Mindestflughöhe räumlich vom nationalen Flugverkehr getrennt ist, zur Anwendung. Im nationalen Flugverkehr wird in der jeweiligen Landessprache auf eigens zugeteilten Funksprechwegen kommuniziert. Eine vergleichbare räumliche Trennung wird in der sehr begrenzten maritimen Verkehrsfläche nicht durchführbar sein.

Folgerichtig werden einvernehmlich alle Dienste (Informationsdienste, Unterstützungsdienste und Verkehrsregelungsdienste) innerhalb eines Revierabschnittes aus Sicherheitsgründen auf ein und demselben UKW-Kanal abgewickelt. Mehrsprachigkeit auf ein und demselben Kanal unter

den gegebenen engen Verhältnissen halten wir, insbesondere in Nebellagen, im maritimen Bereich für ein zusätzliches Sicherheitsrisiko.

Der neuerliche Vorstoß der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Englisch als Reviersprache anzubieten, scheint aus der Europäischen Kommission vor dem Hintergrund des Druckes der deutschen und europäischen Verbände der See- und Hafenwirtschaft initiiert zu sein. Die Kommission hat im Zusammenhang mit der Förderung des Short Sea Shipping die Anforderungen an die Sprache und die Verpflichtung zur Lotsenannahme als "Flaschenhals" in der Erreichbarkeit der Häfen identifiziert.

Wir teilen die Auffassung der Bundeslotsenkammer, dass es um ausschließlich wirtschaftliche Gründe geht, die Möglichkeiten der Nautiker zur Erlangung von "Pilot Exemption Certificates" auszuweiten. Dabei scheint die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung das Risiko, dass hinterher nicht mehr alle Verkehrsteilnehmer miteinander kommunizieren können, in Kauf nehmen zu wollen, ganz abgesehen von dem zusätzlichen Druck von Reedern und Charterern auf ihre Kapitäne, ohne Lotsen bei höherem Risiko und höherer Belastung zu fahren.

Einmal mehr wird man sich sehr deutlich über die Verfahren, über die ein sicherer Verkehr auf den Revieren abzuwickeln ist, unterhalten müssen. Dieses muss im Konsens mit den betroffenen Empfängern geschehen (siehe oben). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Lotsen nach Bekundung des BMVBW ein wichtiger Teil des Verkehrssicherungssystems auf den deutschen Revieren sind. Die Bestrebungen sind in ein Gesamtkonzept für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssicherungssystems deutsche Küste einzubinden. Dieses ist für uns derzeit nicht erkennbar.

¹ Siehe Ausarbeitungen von Prof. H.J. Röper "Seeverkehrsrecht und Betrieb von Revierzentralen, Studie 1 i.A. d. SeeZV, 1995" sowie der LB Elbe "VTS-Lotskonzept Elbe, 2. Fassung, Febr. 1996".

Der Seeunfall - Folge Menschlichen Versagens? -

¹ Dieser Beitrag wurde der Zeitschrift „See Sozial“ der SeeBG entnommen.

Am 13. März 2002 veranstalteten die Deutsche Gesellschaft für Maritime Medizin (DGMM), Hamburg und der Fachbereich Nautik der Hochschule Bremen gemeinsam den Workshop „Der Seeunfall – Folge menschlichen Versagens?“. Mehr als 50 Fachleute trafen sich aus diesem Anlass in Bremen in den Räumen des Fachbereichs Nautik.

Nach der Begrüßung durch Dr. Bernd-Fred Schepers, dem 1. Vorsitzenden der DGMM und Leiter des Seeärztlichen Dienstes der SeeBG, moderierte Kapitän Willi Wittig von der Hochschule Bremen durch die grundlegenden Vorträge der drei Referenten. Der erfahrene See- und Schifffahrtsrechtler, Dr. Wilhelm H. Lampe, sprach über „Die juristische Aufarbeitung des Seeunfalls – Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft“. Ihm schloss sich der seefahrtserfahrene Psychologe und Hochschullehrer Prof. Dr. Hans-Joachim Jensen mit seinen Ausführungen „Wie und warum versagt der Mensch in kritischen Situationen?“ an. Komplettiert wurden die beiden Vorträge durch das Referat von Fregattenkapitän a. D. Enrico

Kümmel, der ausführlich über „Unfallvermeidungsstrategien“, insbesondere in der zivilen und militärischen Luftfahrt sprach.

Die Teilnehmer des Workshops verabschiedeten nach intensiver Auseinandersetzung mit der Thematik einstimmig – bei einer Enthaltung – die folgenden Empfehlungen:

1. In den einschlägigen Publikationen werden zwischen 70 und 90% aller Seeunfälle auf „menschliches Versagen“ zurückgeführt. Um im Rahmen der Seeunfalluntersuchung (nach dem neuen Unfalluntersuchungsgesetz) die Rolle des „Faktors Mensch“, sein Zusammenwirken im Team, die ihn umgebende Organisationsstruktur und die Sicherheitskultur seines Unternehmens in ausreichendem Maße erfassen, analysieren und würdigen zu können, sind ein schiffahrtserfahrener Humanwissenschaftler (vorzugsweise ein Arbeits- und Organisationspsychologe) sowie ein noch in der Berufspraxis stehender Schiffsoffizier mit vollen Rechten fest in das neu zu gründende Untersuchungsgremium zu integrieren. (Anmerkung der Redaktion: Dieser Forderung können wir uns als Lotsen nur anschließen, da wir die Befürchtung haben, dass das neue Ver-

fahren sonst zu einem rein technischen Verfahren wird. Dies war auch der Grund unserer Ablehnung der Novellierung des bisherigen Seeunfalluntersuchungsverfahrens.)

2. Kritische Vorkommnisse und Beinaheunfälle, die nicht unmittelbar zu Schäden bzw. Havarien führen, treten im Vergleich zum zu untersuchenden Seeunfall wesentlich häufiger auf und bieten somit eine viel breitere Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung von Maßnahmen zur Systemverbesserung. Die Entwicklung und Einführung eines zentralen anonymen Melde- und Datenbanksystems zur Erfassung, Analyse und redaktionellen Aufbereitung von gefährlichen Vorkommnissen und Beinaheunfällen an Bord von Seeschiffen ist voranzutreiben und durch die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen (u.a. Anerkennung als gleichwertige Alternative zur Erfüllung der Forderungen nach ISM-Code, Abschnitt 9) zu unterstützen.

3. Die Wahrscheinlichkeit des „Versagens“ von in komplexen Systemen arbeitenden Menschen lässt sich, wie die positiven Erfahrungen von Lufthansa, Luftwaffe und Marinefliegern zeigen, durch ein Crew Resource Management (CRM) Training, in dem speziell Fertigkeiten wie Entscheidungsverhalten, selbstsicheres Durchsetzungsverhalten, Auftragsanalyse, Kommunikation, Führungsverhalten, Flexibilität, Anpassungsvermögen und Situations- und Lagebewusstsein trainiert werden, deutlich senken. Die Entwicklung und international verbindliche Einführung (Amendment zu STCW '95) eines standardisierten maritimen CRM-Trainings für alle Besatzungsmitglieder ist daher voranzutreiben. (Anmerkung der Redaktion: Auch in den Weiterbildungsmaßnahmen der Seelotsen wird ein solcher Kursus vorgesehen. Ein solcher Kursus muss allerdings noch entwickelt werden.)

Die Qualifikationsfalle

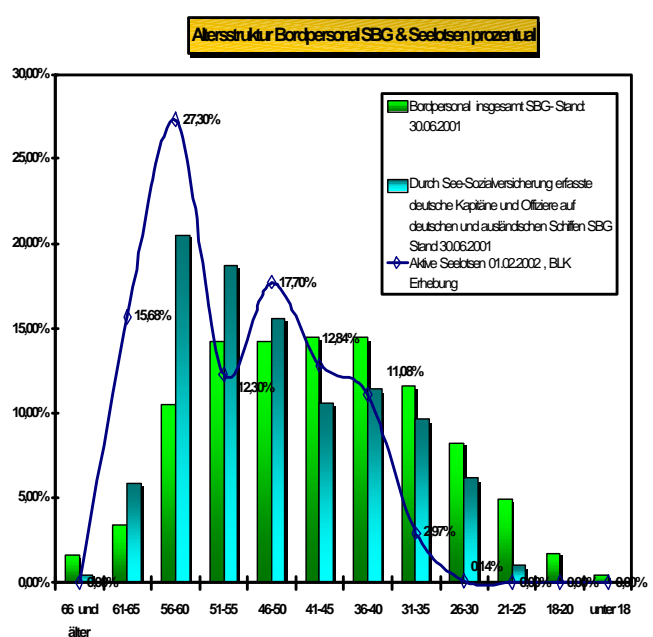
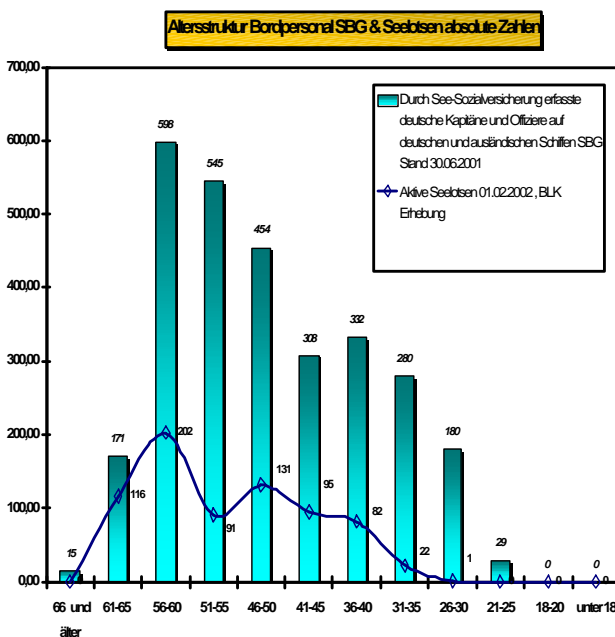
Um sichere Seefahrt betreiben zu können, sind qualifizierte Seeleute - Kapitäne und Schiffsoffiziere - in ausreichendem Maße erforderlich. In schwierigen, engen Revieren werden zusätzlich qualifizierte Lotsen gebraucht, welche etwas vom seemännischen Handwerk und von der Schifffahrtsindustrie verstehen, um die Kapitäne der internationalen Schifffahrt bei der Führung ihrer Schiffe zu unterstützen.

Wie prekär die Nachwuchssituation für den täglichen Bordalltag weltweit ist, haben wir immer wieder dargestellt. Folgende Grafiken zeigen die Situation für den deutschen Bereich, welche sich vom europäischen nicht wesentlich unterscheidet:

Die Konsequenzen für das deutsche Lotswesen sind verschiedenartig. U. a. ist auch der Gedanke an eine eigenständige Lotsenausbildung zu verfolgen. Die Ansätze werden in der Arbeitsgruppe Eingangsqualifikation gelegt, sollen aber auch im Rahmen einer entsprechenden EMPA - Arbeitsgruppe, an

welcher sich Deutschland beteiligen will, erarbeitet werden. Berufsbild, Qualifikation und Qualitätsmanagement für eine eigenständige Darstellung des Lotsenberufes sollen hier definiert werden. Diese Anstrengungen haben eine wichtige Ausstrahlung für den Status der Lotsen und die Absicherung des Rahmens, in welchem die jetzigen Lotsen ihre Arbeit verrichten.

Aber auch strukturelle Maßnahmen auf sozialen und organisatorischen Gebieten werden erforderlich. Die Strukturen der Lotsenreviere sollten sich an zukünftige Notwendigkeiten anpassen können, wo ein Lotse im Interesse von Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs tatsächlich gebraucht wird. Das erfordert z. B. auch eine neue Grundlage für die Altersvorsorge der Seelotsen, da Umlagekassen in ihrem Bestand gefährdet sind. Auch sollten wir, bezugnehmend auf die obigen Ausführungen, an revierübergreifende Ausbildungen denken. Dies könnte ein Schritt zu mehr Kooperation der Lotsenbrüderschaften sein.



➤ In beiden Diagrammen sind alle, große und kleine, nautischen Patente der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere durch die SBG erfasst.

Neuordnung des Auswahlverfahrens für Seelotsenanwärter

Seit Anfang 2001 arbeitet der Arbeitskreis "Auswahlkriterien für Seelotsenanwärter". Er hat inzwischen einen Zwischenbericht erstellt, welcher auch seitens des BMVBW seine Zustimmung gefunden hat. Da die Nachwuchssituation - wie in der gesamten Schifffahrt überhaupt - in absehbarer Zeit einen erheblichen Mangel an geeigneten Bewerbern aufweisen wird und das SeeLG die Änderung erfahren hat, dass zukünftig Patentinhaber mit Fachschulabschluss ebenso zugelassen werden wie Fachhochschulabsolventen, wurde es notwendig, das Auswahlverfahren anzupassen.

U. a. soll zukünftig ein Eingangstest sicherstellen, dass

- ein Minimumlevel nicht unterschritten wird und
- durch eine Punktvergabe eine zusätzliche Entscheidungshilfe für eine mögliche Einstellung geliefert wird.

Da der seeärztliche Dienst der SeeBG bereits die medizinische Eignung der Bewerber feststellt, ist es konsequent, dass dieser die geistige Eignung, wie es das SeeLG vorsieht, mit Hilfe eines ausgewählten psychologischen Dienstes feststellt.

Bereits in der zweiten Jahreshälfte soll ein justitierbares Verfahren in Form einer Richtlinie vorliegen, um die Möglichkeit des "Sich-Einklagens" zu unterbinden.

Die Gefahr, dass der Bund bei erkennbarem Nachwuchsmangel die erforderliche Qualifikation unbegründet absenkt, scheint aufgrund der konstruktiven Erfahrungen, die in der Arbeitsgruppe gemacht werden, und der Einsicht bei allen Beteiligten, dass Sicherheit nur auf der Grundlage eines festgeschriebenen "Qualitätsmanagements" erreichbar ist, derzeit nicht vorhanden zu sein.

Kurzmeldungen

Jahreshauptversammlung des BSHL am 19.03.02 in Sittensen

Die Jahreshauptversammlung des Verbandes fand am 19.03.02 in Sittensen statt. Neben den obligatorischen Punkten wie:

- Jahresbericht und Kassenbericht
- Entlastung des Präsidiums
- Haushalt 2002
- gab es einige Personalwahlen:

Kurt Steuer wurde in seinem Amt als Präsident bestätigt.

Thorsten Fellingner wurde wiederum zum Vizepräsidenten in der Funktion des Schriftführers gewählt.

Torsten Lorenzen wurde neu als Vizepräsident in der Funktion als Vertreter des Präsidenten gewählt. Er ist Mitglied der Bruderschaft Weser II /Jade.

Folgende Kollegen wurden neu in den Beirat gewählt bzw. in ihrem Amt bestätigt:

Michael Nicolaysen, Lotsenbruderschaft Elbe (Bezirk I)

Friedhelm Reuken, Lotsenbruderschaft Emden

Hartmut Seidack, Hafenslotengesellschaft Bremerhaven

Hans-Jürgen Gäbler, Lotsenbruderschaft Weser II/ Jade

Gerald Immens, Lotsenbruderschaft NOK II/Kiel/Lübeck/Flensburg (Bez. Kiel)

Jens Mauksch, Lotsenbruderschaft Wismar/Rostock/Stralsund

Den aus dem Präsidium bzw. Beirat ausscheidenden Kollegen Hans-Jürgen Lindemann, Johannes Wiest, Eduard Schüler dankte Kurt Steuer für die lange, engagierte Mitarbeit.

H-J Lindemann wird weiterhin für Öffentlichkeitsarbeit dem Präsidium zur Verfügung stehen.

Ein wichtiges Thema war auch die geeignete Nachfolge des derzeitigen Präsidenten Kurt Steuer. Aus dem jetzigen erweiterten Präsidium stehen zwei Kollegen - Gerald Immens und Torsten Lorenzen - zur Verfügung, das Amt des Präsidenten bei entsprechender Wahl auf der Jahresmitgliederversammlung im Jahre 2003 zu übernehmen. Kontinuität, Kompetenz und die Führung des Verbandes werden damit auch zukünftig gesichert sein.

Nachdem im letzten Jahr die Tarifaueinandersetzung einen breiten Raum einnahm, stehen dieses Jahr Schlagworte wie:

Qualifikation und Sicherheit - Ein enger Zusammenhang!

Sicherheit und Markt - Ist das miteinander zu vereinbaren?
im Mittelpunkt.

Der gravierende Ausbildungsmangel in der Seeschifffahrt, es fehlen 15.000 bis 20.000 qualifizierte Seeleute, macht den qualifizierten Lotsen immer notwendiger. Ohne klare Zukunftsperspektive wird jedoch auch unser Berufsstand massiv Nachwuchsprobleme bekommen.

Umtausch des allgemeinen Betriebszeugnis für Funker (GMDSS Operator)

Wie wir in unserer Info Nr. 37 berichteten wird auch dieses Zeugnis seit dem 1. Februar 2002 nur noch als Zeugnis mit Gültigkeitsvermerk für 5 Jahre, ausgegeben vom BSH, von den Flaggenstaaten anerkannt. Dieses betrifft alle Kollegen, welche neben ihrer Lotstätigkeit auch aktiv als Kapitäne (evtl. auch in der weltweiten Traditionsschifffahrt) fahren wollen.

Das BSH ist dabei, neue Richtlinien für den Umtausch und eine möglicherweise erforderliche Nachprüfung für Kollegen, welche das alte Zeugnis verspätet zum Umtausch einreichen, zu erstellen. Kollegen, welche 12 Monate Fahrtzeit innerhalb von fünf Jahren nachweisen können, erhalten ein neues Zeugnis ohne Nachprüfung. Im anderen Falle muss der Kollege eine Nachprüfung von einer Stunde durch das BSH über sich ergehen lassen. Grundlage soll die Broschüre "Informationen

zum Erwerb von Seefunkzeugnissen" zum Preis von 15,34 EURO sein (Bestellung: www.regtp.de/schriften/start/fs_08.html oder Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) Mainz 06131 / 1845090). Lotstätigkeit will das BSH im Falle des GMDSS anders als bei der Verlängerung des Patentes nicht anerkennen. Eine endgültige Klärung steht noch aus.

Auskünfte:

BSH - Tel : 040 – 31907123 / Bernhard – Nocht – Straße in Hamburg / Herr Buchholz

Da der Umtausch aller Zeugnisse anscheinend weltweit sehr schleppend vonstatten geht, hat die IMO in einem Circular vom 25. Januar 2002 (STCW.7/Circ.12) die Behörden der Hafenstaaten angewiesen, in einer Schonfrist bis zum 31. Juli 2002 für den Fall nicht ordnungsgemäß ausgestellter Zeugnisse nach STCW 95 nur eine Verwarnung an das Schiff auszusprechen, dieses jedoch nicht festzuhalten. Ob man im einzelnen Fall immer von der Großzügigkeit der Behörden ausgehen kann, darf allerdings bezweifelt werden.

Sieben Prozent mehr Lotsungen auf der Elbe

Im vergangenen Jahr waren die Elblotsen 41588 Mal im Einsatz. Dies bedeutet eine Steigerung von sieben Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auch diese Verkehrszunahme wurde ohne Unfälle abgewickelt. Trotz der angeblich so hohen Kosten beim Zulauf zum Hamburger Hafen boomt es an allen Liegeplätzen. Der Seeweg ins Binnenland hinein scheint doch immer noch der preiswerteste und sicherste zu sein. Der Verband wird in den politischen Diskussionen in Berlin/Bonn und Brüssel diese Tatsachen aufgreifen.

Lehrgänge zum Reserveoffizier der Bundesmarine

Das Flottenkommando der Marine informierte uns, dass weiterhin Bedarf an Reserveoffizieren aus der Handelsschiffahrt bei der Bundesmarine besteht.

Besonders junge Kollegen sind hier angesprochen. Weitere Informationen erhalten Sie über:

- Die Geschäftsstelle des BSHL
- Das Flottenkommando in 24956 Glücksburg, Postfach 11 63, Tel. 04631 - 666 – 3420
- Das Internet: www.bshl.de/flottenkommando.htm

Achtung, Pensionäre aufgepasst!

Seit Anfang April wurden alle Rentner und Pensionäre, die bisher freiwillig krankenversichert waren, zu Pflichtversicherten gemacht. Sie sind jetzt Mitglied in der Krankenversicherung der Rentner (KVdR). Dies bedeutet für die meisten geringere Beiträge zur Krankenversicherung!

Aber nicht für Alle! Daher aufgepasst.

Für Lotsen gilt generell:

Alle Rentner, die nur von der Seekasse und der GAK – Rente leben, sind besser in einer freiwilligen Krankenkasse aufgehoben.

Rentner, die über weitere Einkünfte verfügen (es zählen auch Einkünfte aus der Pensionskasse und von Gerling), sollten besser einer Pflichtversicherung beitreten. Im Antrag der Pflichtversicherung sind nur die Einkünfte aus BfA und GAK anzugeben.

Sollten Sie bei der freiwilligen Versicherung geringere Beiträge zahlen, so können Sie bis zum 30. September Ihrer Krankenkasse schriftlich mitteilen, dass Sie weiter freiwillig versichert bleiben wollen. Lassen Sie sich bei Ihrer Krankenkasse beraten!

Pensionäre

Der Kollege

Horst Oberste-Kleinbeck, Weser I

trat in den wohlverdienten Ruhestand:

Wir wünschen ihm Gesundheit und Zufriedenheit für den kommenden Lebensabschnitt und hoffen, dass er dem BSHL auch in Zukunft mit seiner Lebenserfahrung als Mitglied erhalten bleibt.

Personalien

Unser Mitglied der Seelotse **Heinz-Jürgen Berkner** wurde in der Mitgliederversammlung der LB Weser II / Jade am 30.04.2002 zum 2. Ältermann gewählt.

Wir wünschen ihm viel Erfolg und Freude bei der neuen Tätigkeit.

Termine

Am **25.05.2002**, ab 11.00 Uhr, feiert der **Verband d. Seemannsfrauen**, sein 15jähriges Bestehen mit einem Fest in Bremerhaven. Wir gratulieren auf das herzlichste und wünschen weiterhin alles Gute und viel Erfolg bei der politischen Arbeit.

28.05.2002, NV Cuxhaven, „Maritimes Forum Niederelbe“ mit der Friedrich-Ebert-Stiftung und der Gewerkschaft „Verdi“

21.06. bis 29.06.2002, Kieler Woche

28.07-02.08.2002 - IMPA General Meeting in Deutschland, Hamburg

24.-28.09.2002, Hamburg Messe, Shipbuilding, Machinery & Marine Technology, International Trade Fair, Hamburg

23. – 27.09.2002. IMO World Maritime Day

Fünf gute Gründe für eine Mitgliedschaft im BSHL:

Der BSHL gibt den Lotsen eine Stimme.

Der BSHL informiert.

Der BSHL engagiert sich.

**BSHL-Mitglieder sind engagierte Kollegen,
denn sie sind freiwillige Mitglieder.**

Der BSHL ist unabhängig und kompetent.

Und dann war da noch...

Beim 38. EMPA Fußballturnier in Vlissingen vom 15. bis 17. Mai 2002 konnte das Team Weser / Ems seinen Titel erfolgreich verteidigen.

Unseren herzlichen Glückwunsch.



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

Geschäftsführendes Präsidium:
Präsident: Kapt. Kurt Steuer
Vizepräsidenten:
Kapt. Torsten Lorenzen,
Kapt. Holger Tessenow,
Kapt. Thorsten Fellingner