

INFO



Nachrichten für See- und Hafenlotsen

BSHL

HAMBURG/BREMERHAVEN

Tel.: 0471/25026

NR. 42

Dezember 2002



Liebe Kollegen,

unser Titelbild strahlt für den Betrachter die Besinnlichkeit dieser Weihnachtszeit aus, welche wir allen Kollegen wünschen. Natürlich werden einige Kollegen auch an den Festtagen unterwegs sein. Wir hoffen, dass die Festtagsstimmung nicht darunter leidet.

Das Bild soll nicht darüber hinweg täuschen, dass sich hinter diesen und anderen Stimmungen einiges an Unbill für den Seemann und den Lotsen an Bord verbergen kann.

Trotzdem, ... gönnen wir uns für einen Moment die schönen Eindrücke der Natur.

Zum Inhalt:

Das neue SUG.....	4
AIS und Lotsen.....	6
Weiterbildung.....	8
Nachfolge des Präsidenten	8
Meldungen.....	9

Ein Wort zu den Unbilden:

Man kann schon sagen ... "alle Jahre wieder" ... erleben wir das Szenario um einen schweren Tankerunfall mit den schlimmen, nachhaltigen Folgen für unsere Umwelt und dem davon abhängenden wichtigen Zweig der Tourismusindustrie an den europäischen Küsten. Hier handelt es sich nicht um Kleinigkeiten. Wir konnten in diesen Tagen die Hilflosigkeit von Regierungen in ihren Erklärungsversuchen und ihre m-Handeln verfolgen. Gleiches gilt für Sprecher aus der Schifffahrtsindustrie. Es sei doch alles in internationalen Vorschriften geregelt, sorry, das menschliche Versagen tut uns Leid.

Ist es so einfach? Müssen wir der Globalisierung diesen Tribut zollen? Fördert Wettbewerb tatsächlich Qualität zu günstigen Preisen? Gehören alle Kritiker zu den ewig Gestrigen?

Wenn man nebenstehende kleine Notiz vom 29. Nov. 2002 im Abendblatt liest, sind die Zweifel - nur zehn Tage nach dem Untergang der „Prestige“- wohl berechtigt.

Fakt ist, dass Russland dabei ist, seine Ölterminals auszubauen und den Rohölexport durch die Ostsee in den kommenden 10 Jahren verdoppeln will – ein lohnender Tankermarkt, auch für so alte Einhüllentanker wie die "Prestige". Aktuell werden in der Kadetrinne mehr als 60.000 Bewegungen jährlich an durchgehender Schifffahrt gezählt, davon ca. 800 Tanker, wobei ca. jeder zweite ein Einhüllentanker ist. Erst bis zum Jahr 2015 müssen gemäß internationaler Abkommen alle Tanker dieser Bauart ausgemustert sein. Diese Tanker fahren an den dänischen Inseln vorbei mit nicht mehr als der bekannten handbreit Wasser unter dem Kiel, runden Skagen, um dann die Nordsee zu durchqueren. Gefahrenpotenzial genug, um zu kollidieren oder bei schlechtem Wetter zu havarieren, mit katastrophalen, unwiederbringlichen Folgen, z. B. für das deutsche PSSA Wattenmeer, welches nicht, wie die Felsen an der spanischen Küste, "geputzt" werden kann. Also muss die Tourismusindustrie mit Recht misstrauisch sein und die Küstenanrainer haben ein ureigenes Interesse, die Durchführung jeglicher präventiver Vorkehrungen zur Verhinderung solcher Katastrophen zu fordern. "No Blame Culture" und Datenschutz sind hehre Ziele, aber in der globalisierten Form der Gewinnmaximierung sichtbar untauglich, um öffentliche Interessen wahrzunehmen und einen fairen Wettbewerb zu garantieren. Eine konsequentere, nachhaltigere Verfolgung durch das Instrument der Hafenaustauschkontrolle scheint geboten. Empfindliche Strafen und Bußgelder, EU-weiter Datenaustausch, eine gezielte Verfolgung und Anlaufverbote sind die Mittel, zu welchen der Staat beherzter greifen muss, und sie müssen EU-weit einheitlich angewendet werden. Wie dies geht, zeigen uns die USA. Havarien, wie der Untergang der „Erika“ oder der „Prestige“ dürfen nicht passieren.

Trotz internationaler Bemühungen um die Festschreibung von Mindeststandards hat der globale Wettbewerb in den letzten dreißig Jahren insbesondere den Faktor Mensch an Bord zum schwächsten Glied werden lassen. Sozial finden wir in vielen Fällen erbärmliche Zustände an Bord vor, gerade auf Schiffen, welche für die Sicherheit von Menschen, Schiff und Umwelt eine erhebliche Gefährdung darstellen (große Massengutschiffe, Tanker). Übermüdung, Unterqualifizierung und

Unterbesetzung sind häufig Ergebnisse des Wettbewerbs in der globalisierten Schifffahrtswelt. Weltweit besteht ein Mangel von ca. 20.000 qualifizierten Seeleuten, was in sich eine Gefährdung darstellt und die Qualität trotz Mindestanforderungen abstürzen lässt.

Die Lotsenannahmepflicht bleibt in dieser Situation ein unverzichtbares und wohl kurzfristig das einzige Mittel, um den Faktor Mensch an Bord zum Wohle des öffentlichen Sicherheitsinteresses während der Revierfahrt oder in engen, küstennahen Seegebieten zu stärken. Die verantwortungsvollen Kapitäne der internationalen Schifffahrt möchten in unseren nautisch schwierigen und ökologisch sensiblen Gewässern nicht auf den qualifizierten Lotsen verzichten. Aufgrund des

herrschenden wirtschaftlichen Entscheidungsdrucks begrüßen sie die Lotsenannahmepflicht im Allg. erneuern. Das völkerrechtliche Gut der Freiheit der Meere und die freie Durchfahrt durch Meerengen, wie die dänische Inselwelt oder durch den Bosphorus, wirken angesichts der erdrückenden Mängel an Bord eher akademisch, und trifft bei betroffenen Anrainern als Verhinderungsgrund für eine Lotsenannahmepflicht auf Unverständnis.

Fast unbeachtet brach fast zeitgleich wie der Untergang der „Prestige“ auf dem Großcontainerschiff "Hanjin Pennsylvania" ein Großfeuer nach einer Explosion in

der Ladung aus. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt im Indischen Ozean Richtung Europa. Als ursächlich werden falsch deklarierte Container angegeben. Nach Auskunft des Germanischen Lloyds (Abendblatt 19. Nov. 2002) passieren Falschdeklarationen häufig – wenig beruhigend, wenn man daran denkt, dass solche Containerschiffe täglich auf deutschen Wasserstraßen verkehren.

Markt und Sicherheit stehen immer wieder im Spannungsverhältnis zueinander. Für sicherheitsrelevante Bereiche ist mehr Sorgfalt im öffentlichen Interesse dringend geboten.

Mitgliederversammlung in Pinneberg (detaillierte Informationen können Sie dem in den BSHL-Ordnern ausgelegten Protokoll entnehmen / das Protokoll kann von den Mitgliedern auch in der BSHL-Geschäftsstelle angefordert werden).

Am 12. November 2002 fand in Pinneberg eine Mitgliederversammlung statt, auf welcher sich die anwesenden Mitglieder über die aktuell wichtigen Themen umfassend informieren konnten.

Vor ziemlich genau einem Jahr hatten wir in Pinneberg den englischen Kollegen George Mills von den Humber Lotsen zu Gast. Die damals noch eigenständige Vereinigung der Humber-Lotsen (HPL) stand kurz vor einem Streik – dem letzten in ihrer Geschichte.

Margret Thatcher regionalisierte 1987 die britischen Häfen und das englische Lotswesen. Am Humber bekam "ABP" (Associated British Ports) das Sagen und wurde zur Competent Authority gegenüber der Lotsenvereinigung HPL. Im weiteren Verlauf wollte ABP schon seit längerem das Humber-Lotswesen in die eigenen Hände bekommen, der Anlass der aktuellen Tarifaufeinandersetzung wurde genutzt, und nicht zuletzt aufgrund von Fehlern auf Seiten der Lotsen ist ABP erfolgreich gewesen (die Lotsen haben ABP zu viel

Uralt-Tanker darf auslaufen

Tallinn – Der von Frankreich als Sicherheitsrisiko verdächtige 26 Jahre alte Öltanker „Byzantio“ hat von Estland die Erlaubnis zum Auslaufen erhalten. Das Schiff wird von derselben Firma wie die untergegangene „Prestige“ gechartert und hat 50 000 Tonnen Öl geladen. (ap)

Zeit gelassen / die Lotsen hatten auf ABP- Seite einen ehemaligen Kollegen aus den eigenen Reihen gegen sich / der Streit ist bis heute sehr personenbezogen). Die vor Jahresfrist gesammelten Spenden der europäischen Lotsen sind jedoch nicht umsonst gewesen, im Gegenteil: Das Geld wird für die Führung verschiedener Prozesse gegen ABP genutzt, deren Ausgang noch offen ist, bei guten Aussichten für die Humberlotsen, wie man hört. Es geht um rückwirkende Forderungen aus ihrem früheren Status als "Scheinfreiberufler" im Verhältnis zu ABP. Ein Urteil wird nach Weihnachten erwartet (siehe auch www.empa-pilots.org).

Unser deutsches Selbstverständnis ist auf dem Zusammenhang gegründet, dass das Lotswesen Teil des Verkehrssicherungssystems deutsche Küste ist (und der Lotse einen Werksvertrag mit dem einzelnen Schiff begründet). Dieser Zusammenhang wurde in England aufgegeben, und er wird auch anderweitig im Rahmen der Europäisierung und Globalisierung angegriffen. Die großen Konsortien und Hafenschlagbetriebe versuchen aus globalen strategischen Erwägungen heraus Dienstleistungen zu übernehmen und zu integrieren, um darüber disponieren zu können. Dies gilt auch für das Wissen der Lotsen. Deswegen haben sie auch so vehement die Einbeziehung der Lotsen in das EU-Port-Package gefordert.

Vor dem Hintergrund strategischer Überlegungen ist wohl auch der jüngste Vorstoß von Maersk respektive Svitzer zu sehen, das gesamte dänische Lotswesen kaufen zu wollen. Der dänische Staat hat diesem Ansinnen eine Absage erteilt, da er befürchtet, dass daraus ein privates Monopol entstehen wird, was mit der EU-Richtlinie nicht übereinstimmen würde.

Recht hat Dänemark – siehe Humber!

Der einzelne Lotse wird sich vielleicht fragen: Inwieweit betrifft ihn das eigentlich? Vielleicht könnte er als angestellter

Lotse eines Konsortiums ebenso gut sein Geld verdienen?

Bis zum heutigen Zeitpunkt hat uns unser bestehendes System ein angemessenes Auskommen beschert, daher werden wir es nicht einfach aufgeben. Ein wichtiges Element ist die Solidarität in dem jetzigen System, welches bei einer Aufgabe sicher zur Abwärtsspirale führen wird. Es lohnt sich also, für seinen Erhalt und für Verbesserungen zu kämpfen.

Die Agenda, mit der sich unsere Gremien und Ausschüsse in den letzten Wochen und Monaten auseinandersetzen, ist folgende:

Das Beispiel "Dänemark" zeigt, dass Markt im Lotswesen kein Freifahrtschein im Umgang von Konsortien mit dem Lotswesen werden wird. Sicherlich ist dieses auf die erheblichen politischen Anstrengungen der europäischen Lotsen zurückzuführen. Inzwischen wurde ein Artikel 14 eingefügt, welcher die Besonderheiten von Lotswesen berücksichtigt,

und den Lotsen eine berechenbare berufliche Aussicht gewährleisten kann. Die zweite Lesung der Richtlinie wird voraussichtlich im Januar 2003 im EU-Parlament erfolgen, Ausgang offen.

Die wirtschaftliche Flaute in Deutschland hat sich bisher in den Verkehrszahlen der Reviere nicht niedergeschlagen. Vielmehr wird seitens der Hafenwirtschaft das prognostizierte Wachstum der Umschlagzahlen an Containern und der Schiffsgrößen fortgeschrieben und der Weser-Jade-Port Wilhelmshaven sowie die Vertiefungen von Elbe und Weser unverändert gefordert.

In den Revieren wird zum Teil in erheblichem Umfang Mehrarbeit geleistet, nicht immer widerspruchsfrei. Die Bruderschaften haben während der letzten zwölf Monate auf allen Revieren Lotsenasspiranten in der Ausbildung gehabt, um die erheblichen Altersabgänge zu ersetzen. Die Bruderschaften konnten ihren Bedarf aus den vorhandenen Bewerbungen bisher decken. Das Nachwuchsproblem aus der Seeschifffahrt kommt jetzt jedoch auch im Sekundärbereich an. Die Zahl an Neubewerbungen hat sich halbiert und in den kommenden fünf Jahren geht rund ein Viertel der Kollegen in den Ruhestand.

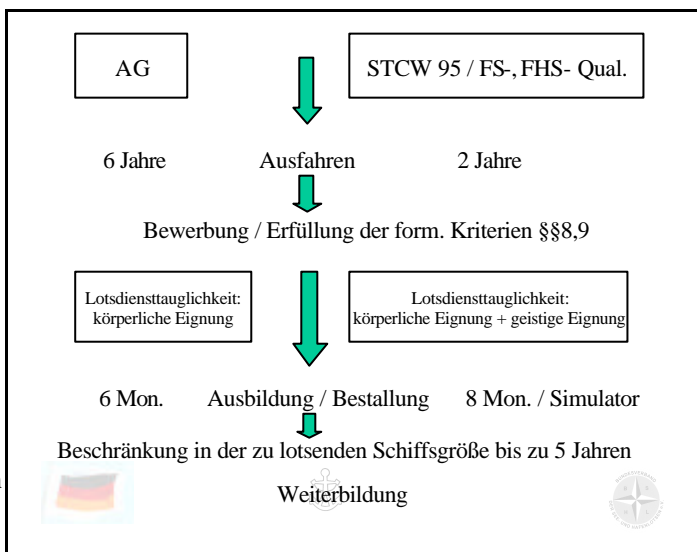
Zurzeit überarbeitet eine Arbeitsgruppe, bestehend aus WSDen und Lotsen (BSHL, BLK), ein Bewerbungs- und Auswahlverfahren, welches den veränderten Gegebenheiten

des Nachwuchsreservoirs (siehe Abbildung), auch in die Zukunft gerichtet, Rechnung tragen soll (Abschluss der Arbeit Frühjahr 2003).

Zentraler Punkt für die Existenz des bestehenden Lotswesens ist, dass auch zukünftig ausreichender und gut qualifizierter Nachwuchs generiert werden kann. Hierzu ist das Reservoir zu erweitern, möglicherweise auch durch eine eigenständige Lotsenausbildung. Die Lotsenausbildung ist ständig an diese sich ändernden

Gegebenheiten anzupassen. Eine schwierige Aufgabe, wenn man daran denkt, dass es darum geht, einen umfassend gebildeten und erfahrenen Experten aufzubauen. Im Gegensatz zur Situation in der Seefahrt haben sich Staat und Lotswesen um den Erhalt eines positiven Images für den potentiellen Nachwuchs zu bemühen.

Das unveränderte Größenwachstum der Tonnage hat die Erwartungen in die Entwicklung der Tarifkanäle erfüllt, sodass zurzeit keine Neutarifizierung eines der Seelotsreviere vorgesehen ist. Aktuell geht es darum, den Modus für die Fortschreibung der Tarifierung nach Ablauf der laufenden Periode im Jahre 2004 zu entwickeln. Dazu finden Gespräche mit dem BMVBW statt. Von BSHL und BLK wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe gebildet, um Vorschläge für eine neue tragfähige Tarifstruktur zu erarbeiten. Über den Fortgang und Details informieren Sie sich bitte in den ausliegenden BSHL – Ordnern.



Festzustellen bleibt, dass das BMVBW keine Einzelgrößen mehr tarifieren und die Höhe der zweckgebundenen Mittel nicht mehr festlegen will. Letzteres ist Selbstverwaltungsangelegenheit der Lotsenbrüderschaften (vgl. SeeLG). Für die Brüderschaften ergeben sich hieraus einerseits neue Gestaltungsspielräume. Andererseits gibt es bestehende rechtliche und vertragliche Verpflichtungen für die Brüderschaften. Außerdem sollten tarifpolitische Erwägungen eine Rolle spielen, z.B. Finanzierung einer kapitalgedeckten GAK-Umstellung. Wir sind der Auffassung, dass bezüglich der umlagefinanzierten GAK sowohl eine tragfähige Lösung für die Befriedigung der Altlasten ebenso wie eine attraktive Perspektive für die heute eintretenden jungen Kollegen gefunden werden muss. Da die Zahl der aktiven Lotsen weiter abnehmen wird, die der Pensionäre hingegen wächst, droht die GAK zum ungebremst wachsenden Kostenfaktor zu werden. Diese Problematik wurde der zuständigen Verwaltung in Bonn mehrfach deutlich gemacht, verbunden mit der Aufforderung, die Lotsen bei einer Umstrukturierung der GAK zu unterstützen.

Eine Umstrukturierung der GAK in ein kapitalgedecktes System hat mehrere Vorteile:

- Begrenzung der monatlichen Belastung und
- die Belastung wäre nicht mehr von der Anzahl der aktiven Lotsen abhängig, jeder Lotse würde quasi auf sein eigenes GAK-Konto einzahlen.

In einem Schlussplädoyer zur Umstrukturierung der GAK appellierte Holger Tessenow auf der Mitgliederversammlung an jeden Einzelnen, die Notwendigkeit einer solchen Reform zu erkennen. Besonders die älteren Kollegen forderte er auf, ihre Verantwortung auch den jüngeren Kollegen gegenüber zu sehen. Er bat darum,

- die Ergebnisse der Vorbereitungen vorurteilslos abzuwarten und
- sich darauf zu verlassen, dass alle wichtigen Komponenten berücksichtigt werden.

Unser Kollege Holger Tessenow ist wesentlich mit der Erarbeitung von Vorschlägen für eine Umstellung der GAK

befasst. Er hat seine Bereitschaft bekundet, in jeder Brüderschaft auf Brüderschaftsversammlungen zu gegebener Zeit die erarbeiteten Vorschläge mit dem Ziel eines einheitlichen Informationsstandes vorzustellen. Dieses ist aus unserer Sicht auch unbedingt erforderlich.

Schlussbemerkung

Mit Blick auf die vorher gemachten Ausführungen zu Entwicklungen in der globalisierten Seeverkehrswirtschaft und die politischen Diskussionen sowie die technologischen Herausforderungen halten wir unter den Lotsenbrüderschaften eine engere Kooperation für erforderlich. Jetzt ist die Zeit für pragmatische Zielsetzungen, welche bei gemeinsamen Projekten benachbarter Brüderschaften beginnen könnten (gemeinsame Ausbildungsprojekte, Abbau unplausibler Redundanzen, die Einführung von IPPA). Das Nachwuchsproblem wird solche Entwicklungen fordern, wenn wir qualitativ den Standard halten wollen. Der dadurch sich andeutende weitere zahlenmäßige Abbau des Lotswesens erfordert dringlich die Kostendämpfung des Faktors Altersvorsorge. Wir sehen, Zusammenhänge sind nachhaltig zu lösen. Nur dann werden wir auch weiterhin eine führende und eigenständige Rolle auf den Revieren spielen.

Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass sich unsere Interessen nur vor dem Hintergrund einer positiven Darstellung der gesamten Berufsgruppe erreichen lassen. Die Berufsgruppe muss öffentlich Präsenz und Kompetenz zeigen, wo immer dies geht. Plattformen hierfür sind natürlich die Brüderschaften und die BLK. Andere sind der BSHL, die EMPA und die IMPA und nicht zuletzt der DNV und der VDKS sowie die Gewerkschaft.

Der BSHL ist von diesen eine der kompetentesten Plattformen, weil er von aktiven Berufskollegen geführt wird und eine breite, lebhafte und engagierte Gremienarbeit sicherstellt.

Unser Appell an die jungen Kollegen:

Unterstützen sie die Arbeit des BSHL!

Werden Sie Mitglied!

Das neue Seesicherheits - Untersuchungsgesetz "SUG"

Im Folgenden soll ein kurzer Überblick über die Struktur des neuen SUG gegeben werden. Ausführlichere Abhandlungen geben die Herren Prof. Dr. Ehlers (Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie in NordÖR 10/2002) und Prof. Huth (Präsident des VDKS in Schiff und Hafen 10/2002). Das Gesetz liegt uns vor und kann in der Geschäftsstelle abgefordert werden.

Dieses neue Gesetz trat am 20. Juni 2002 in Kraft. In Umsetzung der internationalen und gemeinschaftlichen Verpflichtungen ist das Seeunfalluntersuchungsverfahren neu geordnet und am internationalen Untersuchungsstandard ausgerichtet worden. Dieser Standard zielt auf den Aufbau und die Stärkung einer maritimen Sicherheitskultur. Das neue Gesetz trennt

1. das eigentliche Untersuchungsverfahren durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung von
2. dem Verfahren zur Entziehung von Berechtigungen durch ein Seeamt.

Zu 1.

In Anlehnung an das Flugunfall- Untersuchungs- Gesetz ist das Bundesoberseeamt zu einer Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung¹ mit dem Status einer Bundesoberbehörde umgestaltet worden (§ 12 SUG). Diese Neuregelung öffnet den Weg zu einer stärker von technischen Anforderungen und Experteneinsatz geprägten Ursachenaufklärung. Das bisherige gerichtsähnliche Verfahren, das einerseits eher zu einer Konfrontation oder einem "Parteienstreit" abgleiten, andererseits wegen seiner breiten Akzeptanz in der Schifffahrt oft zum Rechtsfrieden beitragen konnte, wird an den Rand gedrängt, wenn auch nicht völlig aufgegeben. Denn die bestehenden fünf Seeämter bleiben erhalten und entscheiden im Rahmen eines den bisherigen Regelungen entsprechenden Verfahrens über die Entziehung von Berechtigungen.

Ziel des Gesetzes ist die Vorsorge für die Sicherheit auf See. Das schließt auch den schiffsbezogenen Umweltschutz ein. Die Untersuchung ist nicht auf Seeunfälle beschränkt, son-

dem erstreckt sich auch auf andere schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse wie z. B. Beinahe-Unfälle. Untersuchungsziel ist es, etwaige Sicherheitsmängel aufzudecken, um künftige Unfälle durch die Überprüfung und Fortentwicklung der bestehenden nationalen und internationalen Sicherheitsregelungen zu vermeiden.

Eine Verpflichtung zur Untersuchung besteht, wenn sich dies aus den internationalen Untersuchungsregelungen ergibt. Das ist vor allem bei Schiffen unter der Bundesflagge der Fall, wenn es sich um Vorkommnisse mit Todesfolge oder Verletzungen von Menschen, größeren Meeresverschmutzungen oder schweren Schäden an Schiffen handelt. Darüber hinaus kann bei öffentlichem Interesse auch wegen anderer Vorkommnisse – in bestimmten Fällen auch auf Schiffen unter fremder Flagge – eine Untersuchung geführt werden.

Die amtliche Untersuchung obliegt der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) mit Sitz in Hamburg. Die BSU ist unabhängig gegenüber Personen, deren Interesse mit den Untersuchungsaufgaben kollidieren könnte. Organisationsrechtlich ist sie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen zugeordnet und unterliegt dessen Aufsicht. Allerdings ist sie weisungsfrei hinsichtlich der Einleitung einer Untersuchung, deren Inhalt und Umfang sowie des Untersuchungsberichts und der Sicherheitsempfehlungen.

Neben eigenem Personal kann sich die BSU geeigneter privater Personen als beauftragter Hilfsorgane bedienen. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, bei Untersuchungen zusätzlichen Sachverstand und Kenntnisse zu nutzen (Möglichkeit zur Einbeziehung der Schifffahrtspraxis). Bei Unfällen in den Hoheitsgewässern prüft die BSU, ob Sachverständige mit besonderen Revierkenntnissen hinzu zu ziehen sind. Am Untersuchungsverfahren können auch Bevollmächtigte anderer Staaten teilnehmen. Anhörungs- und antragsberechtigt im Verfahren sind auch die Klassifikationsgesellschaften sowie nahe Angehörige bei Unfällen mit Todesfolge.

Für den Direktor der BSU und die Untersuchungsführer gelten weitreichende Nebentätigkeitsverbote, um die erforderliche Unparteilichkeit zu gewährleisten. Sie müssen über die notwendigen fachlichen Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet des Seefahrtwesens verfügen und diese auf dem Laufenden halten, um Untersuchungen in angemessener Weise durchführen zu können.

Die Untersuchung ist auf die Ermittlung der ursächlichen Zusammenhänge, Feststellung der maßgeblichen Ursachen sowie die Zusammenfassung der Ergebnisse in einem Untersuchungsbericht und dessen Veröffentlichung gerichtet. Die Befugnisse der Strafverfolgungsorgane bleiben unberührt. Für die Durchführung des Verfahrens hat das SUG die Grundsätze für die Untersuchung von Luftunfällen durch Verweisung auf das Flugunfalluntersuchungsgesetz (FIUUG) weitestgehend übernommen (§ 15 SUG).²

Zum Nachweis der Unfallursachen dürfen insbesondere Auskünfte eingeholt, Zeugen und Sachverständige vernommen sowie Urkunden und Akten herbeigezogen werden. Zeugen sind zur wahrheitsgemäßen Aussage verpflichtet. Ihnen steht ein Aussageverweigerungsrecht nach strafprozessualen und ordnungswidrigkeitenrechtlichen Grundsätzen zu, z. B. wenn ein Seeamtsverfahren zur Entziehung einer Berechtigung droht. Die Freigabe von personenbezogenen Aufzeichnungen zu einem anderen als dem Untersuchungszweck ist

weitestgehend eingeschränkt. Aussagen dürfen nicht zu Lasten des Aussagenden verwertet werden. Nach dem Geist dieses Gesetzes geht es bei der Untersuchung nicht darum, Einzelnen Fehler anzulasten, sondern in einem vorwurfsfreien Klima unter Vermeidung des sogenannten "Sündenbock-Syndroms" eine Aufklärung zu ermöglichen.

Die Untersuchungsergebnisse münden in einem Abschlussbericht. Personenbezogene Aufzeichnungen sind nur in zusammengefasster Form und nur dann aufzunehmen, wenn sie für die Analyse des Vorkommnisses von Belang sind; dabei sind personenbezogene Daten im Allgemeinen zu anonymisieren. Der Bericht ist vor Abschluss im Entwurf den Beteiligten zur Stellungnahme zuzuleiten. Nach Würdigung der Stellungnahmen ist in dem abschließenden Untersuchungsbericht unter Wahrung der Anonymität Auskunft über die Einzelheiten des Hergangs, die beteiligten Schiffe, die äußeren Umstände, die Ergebnisse der Untersuchungshandlungen und Gutachten, die Auswertung der Ergebnisse und die Feststellung der Ursachen zu geben. Nach Möglichkeit sollen Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen werden.

Zu 2.

Getrennt vom eigentlichen Untersuchungsverfahren wird das Verfahren zur Entziehung von Berechtigungen geregelt. Es folgt im Wesentlichen dem bisherigen Seeunfalluntersuchungsverfahren und obliegt den WSDen Nord und Nordwest, die zur Berücksichtigung regionaler Interessen Untersuchungsausschüsse in Hamburg, Kiel und Rostock für den Bereich der WSD Nord sowie Bremerhaven und Emden für den Bereich WSD Nordwest bilden. Diese Ausschüsse behalten wie bisher den traditionellen Namen Seeamt bei.

Bei der Entziehung von Berechtigungen handelt es sich um Verwaltungsverfahren. Zu den Berechtigungen gehören die Befähigungszeugnisse für Seeleute sowie die Fahrerlaubnisse für Sportboote. Außerdem werden von dem Verfahren auch Inhaber ausländischer Berechtigungen und Berechtigungen der Binnenschifffahrt erfasst. Entziehungsbefugnisse nach anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt, das gilt insbesondere für die Entziehung von Befähigungszeugnissen im Strafverfahren oder durch die ausstellende Behörde. Eine Entziehung der Lotsenbestellung ist – anders als nach dem SeeUG – nicht mehr vorgesehen. Bei einem Fahrverbot oder einer Berechtigungsentziehung durch das Seeamt untersagt stattdessen z. B. die WSD als Folgemaßnahme die Ausübung der Lotsentätigkeit (§14 Abs. 1 SeeLG / für Hafenslotsen ist die ausstellende Länderbehörde zuständig).

Das Verfahren beginnt mit einer Prüfung des Untersuchungsinteresses durch die WSD Nordwest. Im Allgemeinen wird sie sich auf den Bericht der BSU stützen, kann aber bei klarem Sachverhalt auch schon vorher eine Untersuchung des Seeamtes verlangen. Kommt die WSD zu dem Ergebnis, dass eine Maßnahme (z. B. wegen Alkoholgenuss) mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, so beantragt sie bei dem zuständigen Seeamt, den Fall zu untersuchen. Diesem Antrag hat das Seeamt zu folgen.

Die Seeämter arbeiten im Prinzip nach dem bisher bekannten Verfahren in der gewohnten Besetzung mit einem

Vorsitzenden (Richter), einem Ständigen Beisitzer (Kapitänsbefähigung) und ehrenamtlichen Beisitzern (§§ 20 ff SUG). Ehrenamtliche Beisitzer werden weiterhin nach der bekannten Form benannt. Aufgrund der zukünftigen wichtigeren Bedeutung, sollte bei der Auswahl ausgesprochen sorgfältig verfahren werden. Einzelheiten regelt eine neue Rechtsverordnung (§ 26 (3) SUG).

Eine Pflicht zur Anzeige von Seeunfällen, wie sie § 11 SeeUG festlegte, besteht für das Verfahren des Berechtigungsentzugs nicht mehr. Davon unberührt bleibt allerdings die Meldepflicht nach § 6a der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt.

Das Seeamt trifft seine Entscheidungen grundsätzlich nach einer mündlichen Verhandlung. Bereits vor der Verhandlung sind jedoch erforderlichenfalls Beweise aufzunehmen. Eine mündliche Verhandlung findet nur dann nicht statt, wenn sämtliche Beteiligte (von einem Verdacht Betroffene) dem widersprechen. Die vormaligen Rechte der Beteiligten, wie das Aussageverweigerungsrecht bei der Seeamtsverhandlung, bleiben weitgehend erhalten. Das Verfahren wird durch den Spruch abgeschlossen. Er enthält tatsächliche Feststellungen, die Entscheidung über das Vorliegen eines fehlerhaften Verhaltens sowie die Erteilung von Fahrverboten oder die Entziehung einer Berechtigung. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, lautet der Spruch auf Einstellung des Verfahrens.

Unter fehlerhaftem Verhalten ist die objektive Verletzung von Normen zu verstehen. Dadurch erfolgt noch keine Aussage darüber, ob dem Beteiligten ein persönlicher Schuldvorwurf im straf- oder zivilrechtlichen Sinn zu machen ist. Entscheidungen über ein fehlerhaftes Verhalten unterbleiben, wenn nicht zugleich ein Fahrverbot oder ein Berechtigungsentzug verhängt wird. Ein Fahrverbot kann höchstens auf dreißig Monate ausgesprochen werden (Gebot der Verhältnismäßigkeit). Ein Berechtigungsentzug kann auf Dauer geschehen.

Gegen Verwaltungsakte des Seeamts ist ein Widerspruch bei der WSD Nord möglich. Das Widerspruchsverfahren läuft dann vor dem jeweils zuständigen Verwaltungsgericht. Der Ausschluss der Berufung gegen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte in Seeamtssachen - im Interesse eines verkürzten Rechtsschutzes - ist im neuen SUG beseitigt worden.

Schluss

Die Herstellung des Rechtsfriedens spielt in diesem Verfahren keine Rolle mehr. Nach dem neuen SUG wird die Untersuchungstransparenz für einen Betroffenen eingeschränkt.

Das Aussageverhalten von an einem Seeunfall beteiligter Kollegen sollte noch sorgfältiger abgewogen werden. Da praktisch immer ein Straftatbestand im Sinne § 315a StGB (Gefährdung des Bahn- Schiffs- u. Luftverkehrs, Androhung von Freiheitsstrafen bis 5 Jahre oder Geldstrafen) im Hintergrund steht, sollte das Aussageverweigerungsrecht gemäß §§ 52ff, § 136 StPO immer in den eigenen Überlegungen berücksichtigt und möglicherweise konsequent zur Anwendung gebracht werden. Der Berichtspflicht des Seelotsen nach § 26 See LG muss (**wichtig:** möglichst nach sorgfältiger Beratung mit der Brüderschaft oder einem Rechtsbeistand) wie bisher nachgekommen werden. Wichtig ist dort festzuhalten, dass die Weitergabe ausdrücklich untersagt wird und nur der zuständigen Aufsichtsbehörde zugeht!

Verantwortliche Kapitäne und Lotsen müssen bei ihren Aussagen auch berücksichtigen, dass zukünftig alle reiserelevanten Daten auf dem Voyage Data Recorder (VDR) aufgezeichnet werden und eine der wichtigsten Grundlagen für die Seeunfalluntersuchung darstellen werden. Es handelt sich zukünftig um ein technisches Verfahren unter Einbindung von sogenanntem Expertenwissen hinter verschlossenen Türen. Es können Fahrfehler im Simulator nachvollzogen werden. Für uns bedeutet das, dass wir unsere Professionalität auch dem Stand der Technik und der Entwicklung von Normen entsprechend überprüfen müssen.

Bei der personellen Ausgestaltung der neuen Untersuchungsbehörde zeigt sich außerdem sehr deutlich, dass es schwierig ist, geeignete Nautiker zu gewinnen. Ein grundsätzliches beamtenrechtliches Problem des Bundes ist, besonders geeignete Nautiker mit Fachhochschulstudium in die höhere Laufbahn zu befördern. Dies ist jedoch aus unserer Sicht notwendig, wenn man überhaupt Expertenwissen in das Untersuchungsgremium einbinden will.

¹ Direktor Dieter Graf, ehem. Vorsitzender des Seeamtes Emden

² Nicht erfasst werden die Regelungen der Flugunfalluntersuchung zur aktiven Unterrichtung der Strafverfolgungsbehörden sowie zur Erteilung von Auskünften aus den Untersuchungsakten oder die Gewährung von Akteneinsicht, da diese Vorschriften den Spezialregelungen des IMO-Codes widersprechen.

AIS und Lotsen

Ab 1. Juli dieses Jahres müssen alle Neubauten größer 300 BRZ in der internationalen Fahrt mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem "AIS" ausgerüstet werden. In einer Übergangsfrist bis Juli 2008 müssen dann auch alle anderen Seeschiffe mit dieser Technologie in einem Stufenplan nachgerüstet werden. Parallel erfolgt die Ausrüstung von Seeschiffen mit einem voyage data recorder "VDR" (SOLAS Kapitel V).

AIS ist ein Transpondersystem, welches in festgelegten Zeitabständen im UKW-Band schiffsbezogene Daten des eigenen Fahrzeugs aussendet. Gleichzeitig ist das System in der Lage, diese Informationen aller ausgerüsteten Fremdschiffe zu empfangen. Eine Darstellung aller dieser Objekte soll dann auf einem ECDIS oder einem Radar-Display mit hoher Genauigkeit erfolgen (GPS- bzw. DGPS- Genauigkeit). Der

Nautiker an Bord erhält damit ein Lagebild seiner Umgebung im normalen UKW-Bedeckungsbereich von ca. zwanzig Seemeilen. Dieses wird seine Entscheidungsfähigkeit zur Verhütung von Kollisionen erheblich verbessern, da er ein gegnerisches Fahrzeug nach Ort, Namen und Bewegungsparametern eindeutig identifizieren und ansprechen kann ...wenn er denn qualifiziert ist. (Sonst wird dieses System nur zu einem Gerät, welches im Vorwege anzeigt, mit wem in Kürze die Kollision erfolgen wird).

Ab 2003 soll die AIS-Technik auch in den Revierzentralen zur Verbesserung der Überwachung des Schiffsverkehrs entlang der deutschen Küsten (im gesamten deutschen Hoheitsgebiet und der angrenzenden AWZ) und auf den Bundeswasserstraßen integriert werden. Die Verkehrszentralen sollen dann mit Hinweisen und Warnungen auf der Grundlage ihrer F-

kenntnisse auf die Schifffahrt einwirken, um gefährliche Situationen zu vermeiden. Das System wird soweit automatisiert, dass kein zusätzlicher Personalaufwand erforderlich wird (Alarmer sollen automatisch generiert werden). Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beabsichtigt, kleinere eigene Fahrzeuge, einige Fahrwassertonnen und Leuchttürme mit AIS auszurüsten. Für die Verkehrszentralen wird darüber hinaus die Möglichkeit diskutiert, sogenannte "Pseudo-AIS-Informationen" zu erzeugen. Das bedeutet, dass Informationen von Fahrzeugen ohne AIS-Geräten ausgestrahlt werden. Voraussetzung hierfür ist, dass die Fahrzeuge vom Radarsystem einer Verkehrszentrale erfasst werden.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beabsichtigt darüber hinaus, Informationen aus diesem System kommerziell an Dritte weiter zu vermarkten.

AIS ist in der Realisierung. – Und was bedeutet das für uns Lotsen?

Seit November 2000 läuft ein von der EU gefördertes Projekt namens "Innovative Portable Pilot Assistance" (IPPA).

IPPA soll eine Demonstrationsanordnung eines transportablen Systems entwickeln, welches Daten von Landstationen (VTS) und von anderen Fahrzeugen auf der Grundlage der von der IMO vorgeschriebenen AIS-Technologie empfangen kann. Daten, welche an das an Bord zu nutzende System gesendet werden, sollen neben den eingangs genannten AIS-Informationen anderer Schiffe auch revierbezogene Daten, wie aktuelle Peilpläne, aktuelle Pegel und Tideinformationen, aktuelle Behinderungen sowie Hinweise und Warnungen zur Navigationsunterstützung sein. Zusammen mit den im eigenen transportablen System (z. B. Laptop) vorhandenen Daten steht dem Entscheidungsträger an Bord ein umfangreiches Lagebild zur Verfügung. Grundlage für die Darstellung im Laptop ist eine elektronische Seekarte (ENC – electronic navigation chart) im internationalen S 57 – Standard.

Wesentliche Ziele sollen sein, die Sicherheit zu erhöhen und die verbale Kommunikation möglichst auf notwendige Absprachen zu reduzieren. Erwartet wird ein nützlicher Beitrag zur Erhöhung der Effizienz des Verkehrsflusses und der Nutzbarkeit der schiffbaren Verkehrsfläche bei relativ geringen Kosten zur Einführung eines solchen Systems. Das Brückenteam, der Lotse und/oder der Kapitän werden durch die Verfügbarkeit aller notwendigen Informationen in Echtzeit besser in die Lage versetzt, verantwortlich Entscheidungen im Interesse der sicheren Führung des Schiffes zu fällen. Dem VTS – Operator an Land obliegt die Verkehrsüberwachung und die Planung des Verkehrsablaufes.

Unsere holländischen Kollegen haben diese Herausforderung pro-aktiv angenommen und die konkrete Entwicklung eines solchen Systems, zusammen mit einer dänischen Entwicklungsfirma, betrieben. Sie haben die Möglichkeiten des IPPA – Projektes genutzt und ihre Vorstellungen eingebracht.

Sie sehen sich und die EMPA strategisch als wichtigen kompetenten Partner innerhalb des Traffic – Managements sowie europäischer Entwicklungspolitik zur Förderung der maritimen Verkehrsinfrastruktur.

In seiner Grundidee umfasst das holländische System die Konfiguration des früheren LOPOS – Systems bestehend aus Laptop – Einheit und zwei GPS – Empfängern, welche beispielsweise in den Brückennocken aufgestellt werden können.

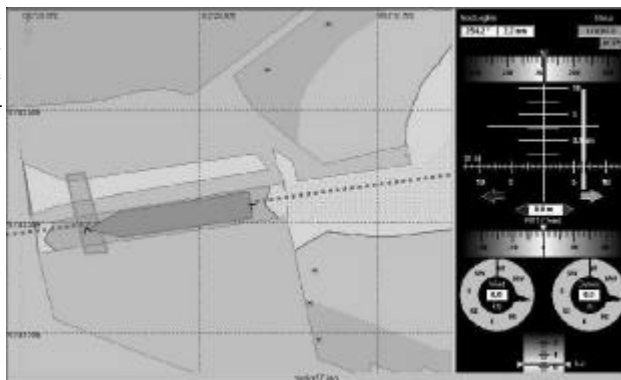
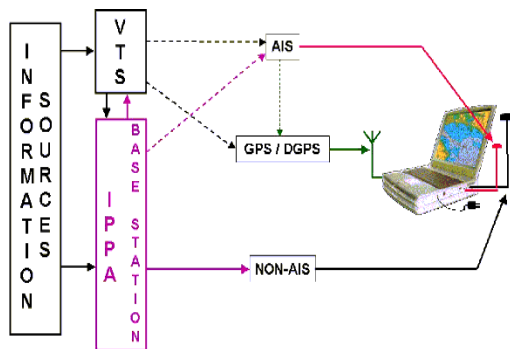
Dadurch erhält man eine sehr genaue und stabile Kursanzeige bzw. Anzeige des Rate of Turn, auch bei sehr langsamen Bewegungen. Dieses Gerät ist bereits in der Nutzungsreife und wird im Rotterdamer Hafen auf Tankern versuchsweise zum Einsatz gebracht. Das System nutzt zur Ortsbestimmung die GPS bzw. die ortsbezogenen DGPS

Aussendungen. Damit werden Orts – Genauigkeiten zwischen 3 und 5 Metern bzw. unter einem Meter erreicht. Nicht gut genug zum Anlegen eines großen Schiffes! Um im "Docking – Mode" Genauigkeiten von 2 bis 3 Zentimeter zu erreichen, wurde für den Bereich des Rotterdamer Hafens eine gesonderte landgestützte Sendeanlage für die Ausstrahlung eines sogenannten RTK – Signals (Real Time Kinematic) installiert. Fahrwasser – bezogene

Informationen werden derzeit im GSM – Standard (später UMTS) im laufenden Betrieb übermittelt. Damit wird eine hohe Aktualität der verfügbaren Informationen an Bord erreicht.

Für den sicheren Umgang mit diesem System wird bei den holländischen Lotsen ein spezielles Training durchgeführt. Der richtige Umgang mit der großen Menge zur Verfügung stehender Daten und Informationen – insbesondere ihre situationsgerechte Auswahl – und die Handhabung des Gerätes machen eine solche Unterweisung erforderlich.

Es bleibt festzustellen: Die richtige Nutzung der Daten erfordert den qualifizierten Nutzer – den ortskundigen Bordlotsen, der das Revier beherrscht. Es gibt ihm mehr Sicherheit in seinen Entscheidungen. Für unsere deutschen Reviere, wie die Elbe, stellt sich die Konfiguration des holländischen Systems als richtungsweisend dar, da dies bisher als Einziges die wesentlichen Ziele des Projektes bei hoher Genauigkeit in Serienreife erreicht. Für uns Lotsen von Nutzen sind die Details in der elektronischen Seekarte, die Darstellung des eigenen und anderer AIS – Fahrzeuge als Objekte mit räumlicher Abgrenzung und Lage im Fahrwasser sowie die Rate of Turn – Information.



BSHL - Mitglieder betreiben Weiterbildung

Um sich und die Interessen der Lotsen nach vorne zu bringen, bemühen sich die führenden Mitglieder des BSHL immer wieder um Professionalität und Erweiterung von Kompetenz. So nahm eine Gruppe von zehn Kollegen an einem Seminar zur Verbesserung ihrer Konflikt-Rhetorik vom 31. 10. bis 01. 11. 2002 in Kiel teil.

Inhaltlich ging es darum, die eigene Argumentation bewusst auf das zu erreichende Ziel aufzubauen. Es wurde geübt, im Feedback die Wahrnehmungsposition des Gegenübers zu berücksichtigen und in seine Verhandlungsstrategie einzubauen. Dazu ist es zunächst erforderlich, seinem Gegenüber aktiv zuhören zu können. Eine der wichtigsten Grundsätze für eine erfolgreiche Verhandlungsführung ist die Argumentation

von der Person zu trennen und auf die Sache zurückzuführen, nach dem Motto: "Hart in der Sache". Ziel muss es sein, die Möglichkeiten für den gegenseitigen Nutzen zu finden. Dabei gilt es, in einer Verhandlung objektive Entscheidungskriterien herauszuarbeiten. Finde Wahlmöglichkeiten, z. B. durch ein Brainstorming.

Die wichtige Erkenntnis, dass Menschen Widersprüche auf Dauer nicht aushalten und daher Beziehungen in vielen Bereichen wichtiger sind als Ergebnisse irgendeiner speziellen Verhandlung, hat sicher jeder schon erfahren. Daher ist ein gutes Verhandlungsklima immer effektiv.

Eine intensive Vorbereitung ist das A&O.



Ohne Gesichtsverlust konnte jeder Teilnehmer im Verlaufe von Rollenspielen diese Zusammenhänge und die zu beachtenden Feinheiten an sich selbst erfahren. Sicher ein Gewinn für den eigenen Erfolg.

Nachfolge des Präsidenten

Auf der Jahresmitgliederversammlung am 19. März 2003 soll der Nachfolger im Amt des BSHL-Präsidenten gewählt werden. Unser Kollege Gerald Immens aus der Bruderschaft NOK II ist bereit, im März für das Amt des Präsidenten zu kandidieren. Für den Verband ist es gut und wichtig, dass jetzt ein

Wechsel in der Führung stattfindet, da dadurch auch neue Ideen ins Spiel gebracht werden können. Neue Gesichter mit neuen Denkansätzen, die sich im Beirat oder geschäftsführenden Präsidium einbringen, werden darüber hinaus immer gebraucht.

Eine gute Zusammenarbeit innerhalb des Präsidiums des BSHL wird auch in Zukunft sichergestellt sein.

Pensionäre

Die Kollegen

Hans Kattentidt	LB Weser I
Heinz Marx	Halo Hamburg
Jochen Mattenklott	LB Emden
Helmut Stoll	LB Elbe 2
Peter Räke	Halo Hamburg
Gerhard Petersen	Halo Hamburg
Joachim Barmbrock	Halo Hamburg

traten in den wohlverdienten Ruhestand.

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

Termine

Die nächste Jahresmitgliederversammlung wird für den 19. März 2003 in Sittensen anberaumt (Neuwahl des Präsidenten).

Unser Mitglied

**Kapitän
Ulrich Feuß
Lotsenbrüderschaft NOK I**

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

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie sowie seinen
Angehörigen

Unser Mitglied

**Kapitän
Haakon Steen
Lotsenbrüderschaft Elbe**

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

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie sowie seinen
Angehörigen



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