

IN



FO

Nachrichten für See- und Hafenlotsen

BSHL

HAMBURG/BREMERHAVEN

Tel.: 0471/25026

NR. 43

März 2003

Jahresbericht 2002 - 2003

Das Jahr 2002 wurde von spektakulären Schiffsunfällen überschattet, welche gravierende Missstände in der globalisierten Seeschifffahrt deutlich werden ließen: Der Tankerunfall der "Prestige" vor der spanischen Atlantikküste und der Untergang des Autocarriers "Tricolore" im Ärmelkanal. Das I-Tüpfelchen setzte die Kollision des Massengutfrachters "Vicky" mit dem Wrack der Tricolore zum Jahreswechsel 2002. Die Äußerungen des türkischen Kapitäns der Vicky sprechen für sich: "...Ich hatte keine Ahnung, dass das Wrack dort lag. Ich sah einige Leuchtonnen, verstand aber deren Bedeutung nicht und warum sie dort lagen...." Sie bestätigen unsere jahrelangen Hinweise auf verbreitete gravierende Mängel in der Qualität von Schiffsbesetzungen in der internationalen Schifffahrtswelt. Bemerkenswert war die bis dato ungewohnte verbale Direktheit der spanischen und französischen Regierungen, womit sie die globalisierte Reederschaft an den Pranger zu stellen suchten. Anfang Februar 2003 lief der Tanker "Acushnet" vor der Insel Samsö auf Grund. Diesen Unfall griff Minister Stolpe auf, erneut die Lotsenannahmepflicht für tiefgehende Schiffe in der Ostsee zu fordern. Wir begrüßen diese Maßnahme als eine folgerichtige Konsequenz zur präventiven Gefahrenabwehr. Sie benötigt allerdings die Zustimmung der Ostseeanrainer. Eine Umsetzung wird daher eine gewisse Zeit dauern.

Auch anderen, früheren Befürwortern von Markt für Hafendienstleistungen, wird inzwischen anscheinend bewusst, dass zu einer sicheren Schifffahrt (Safety and Security) ein einheitliches qualifiziertes Lotswesen gehört. Folgerichtig setzt die EU-Kommissarin Frau de Palacio in Bezug auf Regeln für das Lotswesen aufgrund der unterschiedlichen Hafengegebenheiten auf das Subsidiaritätsprinzip.

Die Diskussion um eine Verbesserung der Qualität von Hafendienstleistungen begleitete uns das gesamte vergangene Jahr. Die entsprechende EU-Richtlinie, bekannt unter dem Namen EU-Port-Package befand sich zum Jahreswechsel in der Vorbereitung zur zweiten Lesung im EU-Parlament, welche voraussichtlich im März 2003 stattfinden soll. Nachdem der Rat in einem sogenannten gemeinsamen Standpunkt das Lotswesen unter gewissen Bedingungen (längere Übergangs-

und Ausschreibungsfristen / Bindung der Selbstabfertigung an PEC's des Kapitäns) in die Richtlinie einbezogen hat, scheint das EU-Parlament voraussichtlich den vollständigen Ausschluss des Lotswesens aus der Richtlinie beschließen zu wollen. Anschließend bedarf die abgeänderte Richtlinie allerdings der uneingeschränkten Zustimmung des Rates, um schnell in Kraft treten zu können. Im Falle der Ablehnung folgt ein Vermittlungsverfahren - Ende nicht vorhersehbar. Die Richtlinie würde dann dieses Jahr mit Sicherheit nicht mehr in Kraft treten. Weiteres politisches Agieren von BLK, BSHL und EM-PA wird erforderlich werden. Besonders herausstreichen möchten wir die Bemühungen unseres Mitgliedes Hein Mehrkens um eine befriedigende Gestaltung der Richtlinie für das europäische Lotsenwesen.

Vor dem Hintergrund der europäischen Diskussion um das Lotswesen gewinnt die Forderung der deutschen und europäischen Verbände der See- und Hafenwirtschaft nach Einführung von Englisch als Reviersprache eine besondere Bedeutung. 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. Am 29. Mai 2002 führte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Bremen eine Erörterung zur Einführung von Englisch als primäre Kommunikationssprache zwischen Verkehrszen-

ralen und Schifffahrt durch. Sie begründete diese Initiative mit den internationalen Harmonisierungsbemühungen der IMO auf der Grundlage der "Standard Marine Communication Phrases (SMCP). Wie zu erwarten war, prallten die unterschiedlichen Standpunkte aufeinander. Schließlich konnte sich die Verwaltung den

IN DIESER AUSGABE:

Jahresbericht 2002/03	1
Messe „Einstieg“	6
Anti Terror Maßnahme	6
Termine	7
Pensionäre	7

schlüssigen Bedenken von BSHL und BLK gegen eine Einführung der englischen Sprache als Reviersprache oberhalb der Lotsenversetzpositionen nicht verschließen. Unterstützung erfuhr unsere Ablehnung der Einführung der Englischen Sprache als primäre Kommunikationssprache auf den Revieren durch die Schlepp-Reedereien. Sie sprachen sich in einem Schreiben an den Verkehrsminister im Interesse der Verkehrssicherheit auf den Revieren eindeutig für die Beibehaltung der deutschen Sprache als einheitliche Kommunikationssprache auf den Revieren aus.

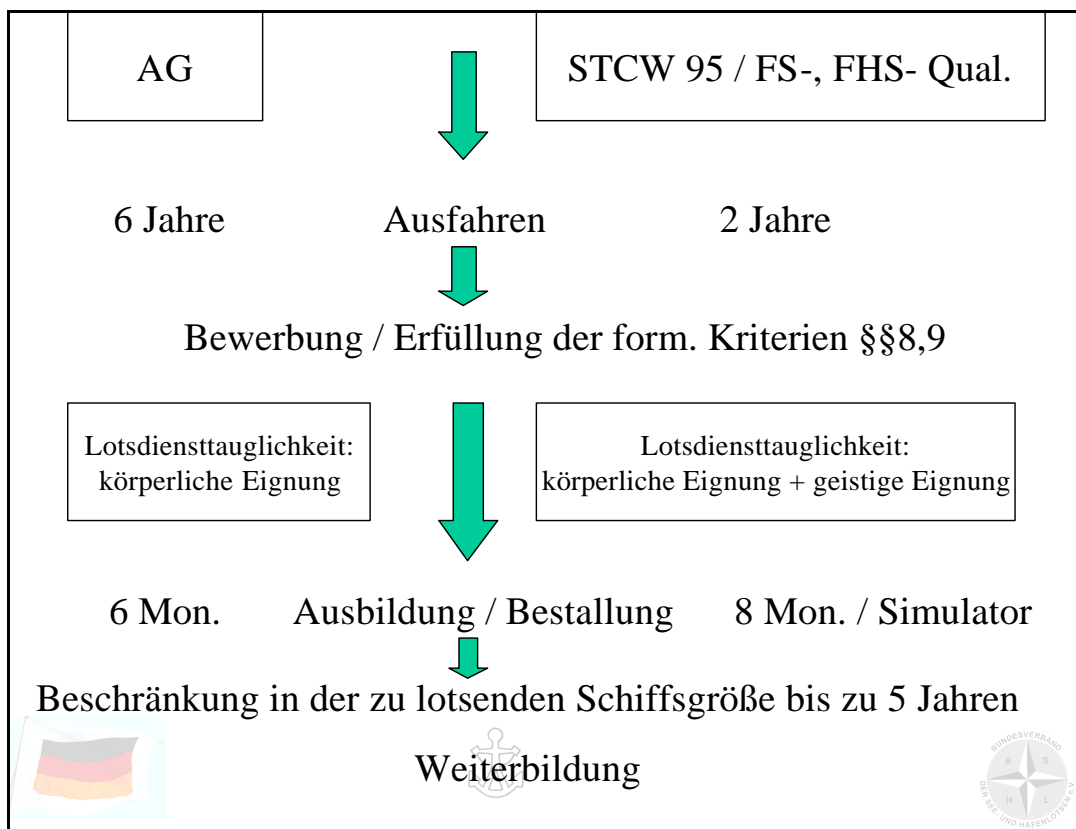
Im Abschlussbericht der Anhörung empfiehlt die WSD: "... Im Hinblick auf die indifferente Beurteilung durch die unterschiedlichen Nutzer wird seitens der WSDen vorgeschlagen, die möglichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die eine Einführung der englischen Sprache auf deutschen Seeschiffsstraßen nach sich ziehen könnte, begleitend durch einen unabhängigen Gutachter untersuchen und bewerten zu lassen. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Navigationsunterstützung gemäß § 2 (1) Nr. 24 (zweiter Halbsatz) SeeSchStrO durch Seelotsen".

Das heutige Lotswesen steht und fällt mit der Qualität seiner Dienstleistung und der Qualifikation des Lotsen.

Selbstlernkompetenz und Sozialkompetenz auf hohem Niveau. Die genannten Eckpunkte rechtfertigen eine Beschränkung des Zugangs zum Beruf des Lotsen im Rahmen eines Auswahlverfahrens. Das zur Zeit geltende Verfahren lässt eine Auswahl unter den Bewerbern nur zu, wenn die Anzahl der Bewerber die Anzahl der benötigten Seelotsenanwärter überschreitet. Die Beschränkung ist daher umso notwendiger, als das Potenzial an neuen Bewerbern diese Grenze wegen des allgemeinen Mangels an nautischem Nachwuchs schon bald unterschreiten wird. Dieser Mangel ist trotz der Gleichstellung von Fachschulabsolventen mit Fachhochschulabsolventen durch die letzte Änderung des Seelotsgesetzes zu erwarten. Die Wasser- und Schifffahrsdirektionen wären dann gezwungen, Seelotsenbewerber zuzulassen, auch wenn die erforderliche Eignung offensichtlich fehlt.

In dieser Bewertung besteht Einigkeit in der gemeinsamen Arbeitsgruppe von Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und Lotsen, welche seit 2001 erfolgreich und zielorientiert arbeitet. Um dem Interesse des Bundes an geeigneten, leistungsfähigen Seelotsen zu genügen, musste das Auswahl- und Einstellungsverfahren durch die Arbeitsgruppe überarbeitet werden.

Die Mindestanforderungen für die Zulassung zum Seelotsenanwärter wurden festgelegt, und Regeln für eine möglichst



Die nebenstehende Grafik zeigt die gesetzlichen und qualitativen Veränderungen für den Lotsennachwuchs seit den achtziger Jahren (linke Hälfte) bis heute (rechte Hälfte).

Die Tätigkeit des Lotsen ist als ein eigenes Berufsbild zu begreifen, denn die Aufgaben unterscheiden sich erheblich von denen des Kapitäns: Beratung des Kapitäns auf unterschiedlichen Schiffen in einem schwierigen, regional begrenzten Verkehrsbereich; seine wirtschaftliche Unabhängigkeit und Selbständigkeit. Sie erfordern eine gesonderte Ausbildung, Weiterbildung und einen erheblichen Umfang an besonderer praktischer Erfahrung. Voraussetzung für eine erfolgreiche Berufsausübung als Lotse sind Fachkompetenz,

objektive Auswahl zwischen den Bewerbern mit Fachhochschul- und Fachschulabschlüssen aufgestellt. Neben der bisher schon durchgeführten Untersuchung der körperlichen Eignung wird zukünftig ein Testverfahren zur Überprüfung der geistigen Eignung durchlaufen werden, um dem Interesse des Bundes an geeigneten, leistungsfähigen Seelotsen zu genügen. Der Abschlussbericht der Arbeitsgruppe wird Mitte des Jahres 2003 vorliegen. Wir erwarten eine möglichst zeitnahe Einführung.

Um das hohe Qualitätsniveau des deutschen Lotswesens

zu erhalten, wurde im vergangenen Jahr auch eine neue Ausbildungsrichtlinie in Kraft gesetzt. Sie beinhaltet im Wesentlichen eine Verlängerung der Lotsenausbildung von sechs auf acht Monate unter Einbeziehung eines Radar- und Schiffsführungssimulatorekurses.

Es bleibt festzustellen, dass keine der bisherigen staatlichen Regulierungsmaßnahmen (EU oder national) zu einer Verbesserung der dramatisch schlechten Nachwuchssituation in der Schifffahrt und bei den Lotsen geführt haben, weil das Image und die sozialen Bedingungen nicht stimmen. Die augenblickliche und in vorhersehbarer Zukunft zu erwartende Bewerber-situation macht es daher notwendig, Lösungen zur Sicherung des Lotsennachwuchses zu entwickeln. Auf der Messe „Einstieg“ im Januar 2003 in Hamburg zum Thema Berufsausbildung und Studium, auf der das deutsche Lotsenwesen mit einem eigenen Stand vertreten war, haben zahlreiche junge Menschen großes Interesse am Beruf des Seelotsen gezeigt. Dabei erwies sich aber der lange und ungewisse Berufsweg ausschließlich über die Seeschifffahrt als abschreckend. Die Arbeitsgruppe ist der Auffassung, dass untersucht werden sollte, ob neben dem herkömmlichen Berufsweg zum Seelotsen Alternativen entwickelt werden können, was möglicherweise auch zu einer eigenständigen Lotsenausbildung führen könnte.

Dabei müssen alle Maßnahmen zur Sicherung der Qualität und Qualifikation des Lotsen den gewachsenen Ansprüchen durch längere, breitere und tiefer gehende Schiffseinheiten in nur begrenzt erweiterbaren Wasserflächen gerecht werden. Die Rolle des Lotsen hat sich vom reinen "ortskundigen Berater" zu einem Manager von Extremsituationen mit sehr hohem Risiko für die Sicherheit von Menschen, Schiff und Umwelt gewandelt.

Zwei zentrale Themen des vergangenen Jahres, welche das Interesse eines jeden einzelnen Lotsen berühren, waren die Entwicklung der Altersvorsorge und die Weiterentwicklung des Lotsentarifes. Beide Themen können nicht voneinander getrennt gesehen werden, da sie bestimmen, was der Lotse für seine Arbeit in der Tasche hat, im Verlaufe seiner Berufstätigkeit, aber auch im Falle einer Lotsdienstuntauglichkeit bzw. im Ruhestand.

Zunächst zur Altersvorsorge:

Die See- und Hafenslotsen haben alle mehrere Standbeine der Altersabsicherung, was heute gesellschaftlich als richtungweisend angesehen wird. Da Lebensentwürfe sehr unterschiedlich sind, sollte dieser Tatsache auch im Falle der Altersabsicherung Rechnung getragen werden.

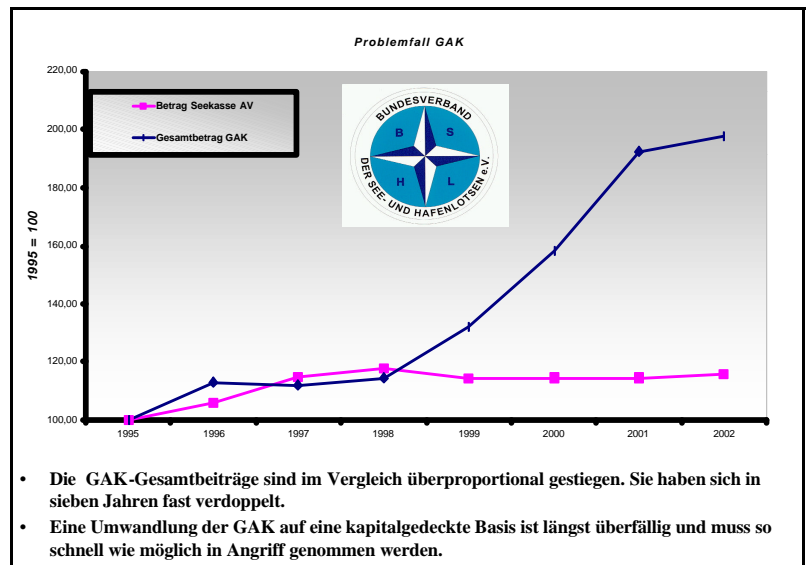
Demgegenüber steht ein historisch gewachsenes System bei den Lotsen, welches nicht mehr in jedem Falle alle Ziele abdeckt, u. a. weil die Lebensverläufe vor dem Eintritt in die Lotsentätigkeit, z. B. durch Fahren unter fremder Flagge, unterschiedlich sind.

Das gewachsene System der Altersvorsorge beruht bei den Seelotsen auf drei Beinen:

1. Pflichtversicherung in der gesetzlichen Altersvorsorge,
2. Gemeinsame Ausgleichskasse,
3. Gerling bzw. Pensionskasse.

Erstens und Zweitens liegen in ihrer Bindung und ihren Beträgen fest. Nur die Nummer Drei ist durch die Bruderschaften gestaltunfähig.

Die Gemeinsame Ausgleichskasse hat das Problem aller Umlagekassen: Bei abnehmendem Kreis an Beitragszahlern und steigender Zahl an Leistungsfällen steigen die Kosten



nachhaltig über Jahre (siehe Grafik). Zurzeit beträgt die Pro-Kopf-Belastung etwa 500,- Euro monatlich. Diese Problematik ist den verantwortlichen Beamten in Bonn klar gemacht worden, verbunden mit der Aufforderung, die Lotsen bei einer Umstrukturierung der GAK zu unterstützen. Hauptziel einer Umstrukturierung der GAK in ein kapitalgedecktes System ist, die monatliche Belastung von der Anzahl der aktiven Lotsen abzukoppeln, bei mittelfristiger deutlicher Absenkung der aufzuwendenden Beiträge. Die Leistungen der GAK (auch der Rentenanteil) sollen unverändert bleiben.

Unsere Mitglieder Holger Tessenow und Gerald Immens sind mit der Ausarbeitung der Konzeption befasst. Informationsvorträge über die Ausgestaltung des Projektes sollen in Kürze vor der BLK und in allen Bruderschaften stattfinden.

Der BSHL hält eine solche Umstellung der GAK für notwendig und unterstützt diese Untersuchung der Bundeslotsenkammer uneingeschränkt.

Die gesetzliche Pflichtversicherung ist für die Seelotsen im Sozialgesetzbuch (SGB VI §2 Abs.4) festgelegt und von daher nicht, wie bei den Hamburger und Bremerhavener Hafenslotsen, gestaltunfähig. Hauptgrund für die Aufnahme der Lotsen in die gesetzliche Altersvorsorge zum 01.01.1970 war die Annahme, dass die damaligen Witwen- und Waisenkassen oder Pensionskassen auf Dauer nicht in der Lage seien eine ausreichende Altersvorsorge zu gewährleisten. Außerdem bestand der Wunsch der Lotsenschaft zur Fortführung der Rentenversicherung aus ihren Arbeitsverhältnissen auf deutschflaggen Schiffen. Die Übernahme der finanziellen Belastung der Nachversicherung bereits bestellter Lotsen erfolgte für den Bund durch die Übernahme des PK-Vermögens und eine 20-jährige Einmalzahlung pro Lotse kostenneutral.

Mittlerweile gab es durch mehrere Lotsen Versuche aus

der gesetzlichen Altersversorgung auszuscheiden. Zum jetzigen Zeitpunkt sehen wir politisch erhebliche Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Zielvorstellung. Bei einer immer dringender zu führenden Debatte über die Lebensarbeitszeit von Lotsen auf der Grundlage höherer Ansprüche an die Qualität des Lotswesens (Harbrecht- und Erno-Gutachten / Reduzierung der Lebensarbeitszeit) sowie die geänderten Eintrittsvoraussetzungen junger Kollegen (evtl. nur kurze oder keine Fahrtzeiten unter deutscher Flagge) ist der Sinn einer gesetzlichen Pflichtversicherung der Seelotsen, unter dem Gesichtspunkt einer ausreichenden Versorgung, aus unserer Sicht neu zu hinterfragen.

Das dritte Standbein, Pensionskassen und Gerlingverträge liegen unumstritten im Bereich der Brüderschaften. Das BMVBW wird die Höhe der zweckgebundenen Mittel zukünftig mit Hinweis auf die Aufgabe der Brüderschaften nicht mehr festlegen. Aus unserer Sicht gibt diese Öffnung den Brüderschaften Gestaltungsspielräume, um flexiblere und den Bedürfnissen des jeweiligen Kollegen angepasste Altersversorgungen anzustreben.

Zum Thema Altersvorsorge möchten wir abschließend feststellen:

Keiner stellt die Angemessenheit der Höhe der erreichten Altersvorsorge in Frage. Vielmehr geht es darum, auch für die Zukunft eine angemessene und attraktive Altersvorsorge für jeden einzelnen Kollegen abzusichern.

Voraussetzung hierfür ist natürlich, dass die Tarifierung stimmt. Im vergangenen Jahr erbrachte die Tariftabelle das Einkommen, welches gemäß Tarifkanalmodell erreicht werden sollte. Das darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die letzte Tarifierung im März 2001 nicht ganz den zwischen BLK und BMVBW im Vorwege abgesprochenen Kompromiss umsetzt:

1. Wichtigster Punkt ist die Ankündigung des BMVBW, das "Lotsgeldbudget" nach Ablauf der Laufzeit dieses Tarifes im Jahre 2004 um weitere 4,5 % zu senken. Dieses Ziel des BMVBW ist unannehmbar, da auch zukünftig nur durch ein attraktives Einkommen mit attraktiven Arbeitszeiten ein qualifiziertes Lotswesen aufrecht erhalten werden kann. Diese Zielsetzung entspricht in keiner Weise den Verhältnissen auf dem aktuellen Arbeitsmarkt im Umfeld des Lotswesens.

2. Die Nebenentgelte wurden bei der letzten Tarifierung nicht angehoben. Sie sind 2004 anzuheben.

3. Eine Differenz bestand in der Auslegung des Kompromisses zwischen BMVBW und Lotsen: "Die Einnahmen pro Soll-Lotse müssen im Jahresmittel vom 01.04.2001 (plus 12 Monate) bis zum 31.03.2002 auf 14.935,- DM +/- 2,5 % ansteigen". Dieser Punkt sollte Berücksichtigung bei den kommenden Verhandlungen um die Weiterführung des Tarifkanalmodells finden.

4. Sehr kritisch betrachten wir die Absicht des BMVBW, regionale Tarifkommissionen einzusetzen, zumal das SeeLG so etwas nicht vorsieht. Inzwischen hat auch das BMVBW in diesem Punkt eine moderatere Haltung eingenommen und spricht nur noch von regionalen Arbeits- bzw. Gesprächskreisen. Diese Gruppen sollten nach dem Konsensprinzip arbeiten. Die Tarifgrundlagen werden weiter mit dem BMVBW als Flächentarif festgelegt.

Damit sind wir bei der Vorbereitung der kommenden Tarifgespräche zwischen BMVBW und Lotsen für die Tarifierung 2004. Als Erfahrung aus der letzten Tarifaufeinandersetzung ist der BSHL der Auffassung, dass die Lotsen gut beraten sind, im Vorwege der kommenden Gespräche unverzüglich gemeinsam zu vertretende Standpunkte zu entwickeln. Dieses war auch Ergebnis der abgehaltenen Klausurtagung von BLK und BSHL – Präsidium Anfang Februar 2002. Nach einer gemeinsamen Sitzung der BLK, des e. P. und TANS des BSHL am 28.08.2002 in Hamburg hat sich eine sechsköpfige Tarifarbeitsgruppe etabliert, um solche gemeinsamen Standpunkte zu entwickeln. Ein Zwischenbericht der Arbeitsgruppe liegt bereits vor, der Abschlussbericht soll möglichst rechtzeitig bis Mitte Mai 2003 vorliegen.

Aufgabe der gemeinsamen Arbeitsgruppe ist es, auf Basis der Ergebnisse der Klausurtagung von Wremen einen oder mehrere Vorschläge für eine neue Tarifstruktur zu entwickeln und diesen oder diese den herkömmlichen Tarifierungsmethoden vergleichend gegenüberzustellen. Bis jetzt hat die Arbeitsgruppe Vergleichsrechnungen der verschiedenen Tarifierungsmethoden durchgeführt und bewertet. Sie hat sich mit den Vorschlägen des BMVBW für die zukünftige Tarifierung (soweit bekannt) befasst und Stellung zur Altersvorsorge der Lotsen Stellung bezogen. Die Arbeitsgruppe hat sich für die kommende Arbeit zum Abschlussbericht folgende Themen gesetzt:

1. Detaillierte Vorstellung eines Modells für den zukünftigen Tarifkanal.
2. Untersuchung von verschiedenen Indexen.
3. Berechnungen zur Arbeitszeit.
4. Die Nebenentgelte.

Die Ergebnisse dieser Arbeit werden eine umfassende Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Tarifierungsarbeit darstellen, sodass es eine gemeinsame Basis der Lotsen für zukünftige Tarifgespräche geben wird.

Natürlich hat sich der BSHL auch mehrfach im Verlaufe des vergangenen Jahres mit der Entwicklung moderner Technologien und deren Auswirkungen auseinandergesetzt. Im Mittelpunkt der Diskussion stand hier die vorgeschriebene Ausrüstung der Schiffe mit AIS – Transpondern und die damit verbundene Entwicklung des Portable – Pilot – Unit (PPU). (Siehe auch unsere Lotseninfo Nummer 42 vom Dezember 2002)

Unstrittig ist das Ziel einer Erhöhung der Sicherheit, welche durch die Einführung von AIS auch erreicht werden kann. Aber: Die richtige Nutzung der Daten erfordert den qualifizierten Nutzer! (Siehe auch unsere oben gemachten Ausführungen). AIS ist ein nonverbales Informations- und Kommunikationssystem, kein Entscheidungssystem.

Die wichtigsten Ziele der Entwicklung einer PPU,

- Verbesserung der Effektivität von „VTM“ (Vessel Traffic Management),
- Verbesserung des Hafenzugangs (Optimierung der Nutzung von Tidefenstern),
- Erhöhung und Erhalt der Konkurrenzfähigkeit der industriellen Wirtschaft,

sind zu begrüßen. Sie setzen ein landseitiges Informations-

netzwerk voraus. Alle Informationen stehen gebündelt dem Entscheidungsträger an Bord zur Verfügung. VTS könnte eine Dezentralisierung erfahren. Es bliebe ein Überwachungssystem mit der Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Funktion.

Natürlich könnte die Ausweitung von PEC's für Schiffe möglich sein, die ein PPU an Bord haben und deren Schiffsführer über entsprechende Orts- und Sprachkenntnisse verfügen. Wir verweisen auf die Qualifikation. Zu verhindern ist diese Entwicklung nicht, da die Ausrüstung von Fahrzeugen mit AIS und ECDIS unumkehrbar ist. Der einzige Weg, hiermit umzugehen, ist aus unserer Sicht das Vorbild unserer holländischen Kollegen. Sie entwickeln pro-aktiv ihr PPU.

Der Jahresbericht gibt einen Überblick über die umfangreichen und bedeutenden Sachthemen, denen sich der Verband im Verlaufe des vergangenen Jahres annahm. Die zentralen Punkte für die zukünftige Gestaltung des Rahmens, in welchem Lotswesen arbeiten soll, sind das Wissen und die Erfahrung, welche der einzelne Lotse im Interesse einer sicheren Schifffahrt zur Verfügung stellen soll.

Wenn wir uns die Mühe machen, alle Planspiele der Wirtschaft zu analysieren, so sind die Lotsen am ehesten Herr im eigenen Hause in dem jetzigen System. Es gibt ihnen in der Selbstverwaltungsstruktur die meisten Selbstbestimmungsrechte und Freiheiten, erfordert jedoch auch ein hohes Maß an Selbstverwaltung und Verantwortung. Ihr Wohl und Wehe ist davon abhängig, wie das System in der Solidarität innerhalb der Lotsen getragen wird!

In der aktuellen Phase sind wir Lotsen gut beraten, Stellung zu anstehenden, möglichen Veränderungen zu beziehen. Dazu müssen wir Partner suchen, um auch für die Zukunft eine tragfähige und attraktive Berufsgrundlage zu erhalten, an welcher alle Lotsen partizipieren können – auch zukünftige Generationen.

Nur wer weit nach vorne blickt ist in der Lage, sich den Anforderungen einer modernen Verkehrswirtschaft zu stellen.

Eines ist sicher, die EU-weite Forderung nach Markt im Lotswesen oder die nationale Forderung nach Regionalisierung und Zusammenlegung von Revieren seitens der Hafengewirtschaft bzw. der großen Seehäfen wird wieder laut erhoben werden, und ich stimme jedem Kollegen zu, der die Erarbeitung von schlüssigen Konzepten von der Lotsenseite zum jetzigen Zeitpunkt fordert.

Wir halten 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, denn Lotsen und qualifiziertes nautisches Know How werden jetzt und in Zukunft im Zulauf auf die Häfen gebraucht.

Der Verband ist eine Plattform frei von Blockdenken, auf welcher die Sachthemen brüderschaftsübergreifend bearbeitet werden. Er ist unverändert wichtig als zweite Säule zur Vertretung der Lotsen, gerade angesichts von Zielsetzungen, wie der Einführung von Wettbewerb bei den Hafendienstleistungen. Nicht zuletzt gilt es in einer Zeit erheblicher gesellschaftlicher Umbrüche und der Auflösung von Strukturen in globalisierten Netzwerken den eigenen Besitzstand zu wahren.

Die Arbeit des Verbandes wurde wieder mit einem sehr knappen Budget, ohne die Rücklagen anzugreifen, geleistet.

Die Sacharbeit war nur durch die engagierte freiwillige Arbeit von den Kollegen in

- den Ausschüssen,
- dem erweiterten Präsidium und
- dem geschäftsführenden Präsidium des Verbandes zu leisten.

Im Geschäftsjahr 2002 wurden 8 Präsidiumssitzungen und 2 Mitgliederversammlungen sowie mehrere Ausschusssitzungen von Tarif-, Ausbildungs- und Sicherheitsausschuss durchgeführt. Der Verband hat die Lotseninfos 38, 39, 40, 41 und 42 herausgegeben. Darüber hinaus wurde von Hans-Jürgen Lindemann die Homepage <http://www.bshl.de> gepflegt.

Die Sacharbeit wurde in die Bundeslotsenkammer getragen und kommt somit allen Lotsen zugute.

Der Verband ist korporatives Mitglied in der Deutschen Gesellschaft für Ortung und Navigation, im Deutschen Nautischen Verein und im Schutzverband Deutsche Nordseeküste. Wir haben uns in die Gremienarbeit dieser Verbände eingebracht. Der Verbandspräsident vertritt den DNV in dem gemeinsamen Ausschuss Seeschiffahrtsstraßen, Hafen und Schiff der Hafenaufbau- und Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Der Verband geht mit 402 Mitgliedern in das Jahr 2003.

Unser Dank gilt RA Rolf Lappenbusch, der uns stets mit seinem Rat zur Seite stand. Nicht vergessen werden darf in diesem Zusammenhang unser Kollege Hans-Jürgen Gäbler, der sich, neben dem Vorsitz im Tarifausschuss des BSHL, um die Datenverarbeitung unseres Verbandes bemüht hat.

Wir möchten auch unseren Mitarbeiterinnen Frau Oelmüller und Frau Braun danken, die unsere Geschäftsstelle in Bremerhaven stets mit viel Einsatz und wirtschaftlich geführt haben. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass der Personalwechsel aus Altersgründen von Frau Driebold zu Frau Oelmüller Dank der Kooperation aller nahtlos geklappt hat.

Wir danken den Mitgliedern, die durch ihren Beitrag die Arbeit des BSHL erst möglich machen.

Engagierte Lotsen wissen, was sie wollen und sind Mitglied im BSHL! Kompetenz und Präsenz im Interesse unserer Berufsgruppe.

Das Präsidium

Bericht und Analyse zur Messe "Einstieg" in Hamburg 24.-25.01.2003

Es handelte sich um eine Messe zur Berufsorientierung junger Menschen. Als Aussteller vertreten waren Unternehmen aus den unterschiedlichsten Branchen sowie private Fach- und Fachhochschulen aus ganz Deutschland und den Nachbarländern. Beispielfhaft seien hier genannt:

- Lufthansa
- Beierstorf
- HASPA
- Gesamtmetall
- Deutsche Airbus
- Deutsche Flugsicherung

Parallel liefen auf mehreren Bühnen Vorträge zu Berufsinformation und Bewerbung.

Die Berufsgruppe der See- und Hafenslotsen war mit einem Stand in direkter Nachbarschaft zum Verband Deutscher Reeder angesiedelt. Der Stand ist von BLK und BSHL unter Mitwirkung von Herrn Freyenhagen ausgestattet und betreut worden. Präsenz vor Ort zeigten die Kollegen Th. Fellingner, H.-J. Lindemann, H. Peters, O. Schulz, V. Schulz, K. Steuer, C. Zahl.

Am ersten Messttag gab es einen enormen Besucherandrang. Es waren in erster Linie geschlossene Klassenverbände. Am zweiten Tag waren deutlich interessiertere junge Leute auf der Messe. Wir mussten in vielen Gesprächen feststellen, dass bei den jungen Menschen so gut wie kein Wissen über den Beruf des See- und Hafenslotsen vorhanden war. Auf der anderen Seite gab es aber auch ein großes Interesse an unserem Beruf, bis zu dem Punkt wo wir auf den vorher notwendigen Erwerb des Kapitänspatentes und der damit verbundenen Seefahrtzeit hinweisen mussten. Für viele junge Menschen scheint dieser Weg zu lang zu sein.

Als Fazit ergibt sich daraus: Wir müssen ein eigenständiges Berufsprofil entwickeln, in dem jungen Menschen schon beim Berufseinstieg die klare Perspektive gegeben wird nach einer wie auch immer gearteten nautischen Ausbildung Lotsen werden zu können. Über den jetzigen Weg werden wir bei allen Bemühungen der Reeder um Nachwuchs unseren eigenen Bedarf nicht decken können.

Die Messe war ein sehr gutes Forum unseren Beruf jungen Menschen nahe zu bringen. In diese Art von Öffentlichkeitsarbeit investiertes Geld ist sicherlich gut angelegt, wenn die notwendigen Konsequenzen bei der Ausbildung zum See- und Hafenslotsen diskutiert und gezogen werden.

Anti-Terror-Maßnahmen und Schifffahrt

Wir stehen vor gravierenden Veränderungen im Seeverkehr insbesondere zu den USA, aufgrund der Ereignisse des 11. September 2001. In Vorbereitung ist ein sogenannter International Ship and Port Facility Security Code (ISPS). Er soll Standards der Kontrolle von Ladungsflüssen und des Zuges zu Schiffen und Häfen zur Verhinderung terroristischer Anschläge als Teil von Solas international verbindlich festschreiben. Das terroristische Potential wird unterschieden in „Anschläge gegen und Anschläge mit Schiffen“. Die Struktur des ISPS lässt sich in 4 Bereiche unterteilen (Management/Reedereibetrieb, Ladung, Schiffsbesatzung und Häfen). Der ISPS soll sich aus praktischen Erwägungen am ISM orientieren. So soll an Bord ein „ship safety officer“ und an Land eine „designated person“ in der Hauptverantwortung sein.

Im Ships-Management-Bereich setzt der ISPS in der Hauptsache auf folgende Maßnahmen:

1. Vorzeitige Einführung des AIS (wird scheinbar auch hier als Allheilmittel gesehen),
2. Kennzeichnung der Schiffe durch eine weit sichtbare IMO-Nummer,
3. Einführung eines „Continuous Synopsis Record Book“ zum jederzeitigen Nachweis der Besitzverhältnisse und
4. Ein „Ship Security Alert System“ durch welches an 2 Stellen im Schiff ein stiller Alarm per Satelliten übermittelt werden kann.

Im Ladungsbereich hat es bereits in aller Stille gravierende Veränderungen gegeben. Seit Februar gilt im Überseehan-

del mit den USA die „Container Security Initiative“. 24 Stunden vor dem Laden eines Containers im Abgangshafen muss die Reederei einen Fragenkatalog mit 14 Daten zum Inhalt und Ursprung des Containers an eine Behörde in den USA übersandt haben, anderenfalls bleibt der Container stehen.

Im Bereich „Schiffsbesatzungen“ gibt es folgende Veränderungen: ein Landgang in den USA ist nur noch unter folgenden Bedingungen möglich:

1. gültiger Pass (nicht Seemannsbuch),
2. gültiges Visum,
3. ein Interview durch die Immigration und
4. eine sog. „Background-Überprüfung“.

Die deutschen Reeder diskutieren zur Zeit ob ein gültiges USA-Visum zur Einstellungsvoraussetzung gemacht werden soll, denn hat nur ein Besatzungsmitglied dies nicht, wird der Landgang für alle verweigert und die Reederei muss eine landseitige Bewachung zahlen. Die USA haben bereits angekündigt, dass ohne eine Identity Card inklusive Chip mit biometrischen Daten voraussichtlich ab Juli „nichts mehr laufen wird“.

Heute noch geht der Lotsen bis zur Brücke, ohne auch nur eine Menschenseele zu treffen. Hier wird sich auch für uns in Kürze einiges ändern. In die Nähe eines Schiffes wird man in allen Häfen nur noch mit der o.g. „Identity Card“ kommen.

Termine

24.09.2003 World Maritime Day unter dem Motto
„Committed people Working for safe, secure and clean seas“

2004 Fünfzig Jahre Seelotsgesetz

12.-15.05.2004, Lübeck, 31. Deutsche Seeschiffahrtstage

14.-16.05.2004, Fussballturnier der Lotsen in Lübeck
(14.05. „Social Evening“; 15.05. Turnier – abends Ball; 16.05.
Abreisetag)

Pensionäre

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

Lüders, Mathias	LB Elbe 2	01.01.2003
Warner, Bernd	LB Elbe 1	01.02.2003
Logemann, Detmar	LB Elbe 2	01.03.2003

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



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