

schon im Abschluss der Gespräche für das Jahr 2005 befinden, wenn pünktlich zum 01.07.2005 die nächste notwendige Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Tarif Tabellen realisiert werden soll!

So wie bisher kann es nicht weitergehen: Die Lotsen wollen und werden in ihre Aufsichtsbehörden nur dann Vertrauen haben, wenn die notwendigen Anpassungen der Lotsgeldtarife und damit eine der elementaren Voraussetzungen für die Nachwuchssicherung zeitnah gewährleistet sind!

Die Nachwuchssituation der Lotsen: Kein sehr dringendes Problem?

Der eklatante Mangel an qualifizierten Bewerbern in fast allen Regionen für die deutschen See- und Hafenslotsen als unser wichtigstes zu lösendes Problem hat sich eigentlich inzwischen überall herumgesprochen. Überall? Nein, scheinbar nicht!

Im Frühjahr 2003 legte die Arbeitsgruppe Lotsen / WSD zum Thema „Auswahlkriterien Seelotsenanwärter“ dem BMVBW einen Abschlussbericht vor, in dem eine neue Eingangsuntersuchung vorgeschlagen wurde, damit auch unter den Inhabern des STCW-Patentes ohne Fachhochschulabschluss die für unseren Beruf qualifizierten Bewerber als Nachwuchs berücksichtigt werden können. Der Qualitätsstandard soll zukünftig dadurch gesichert werden, dass nicht (wie z.zt.) jeder Bewerber, der die rein formellen Anforderungen des Seelotsgesetzes erfüllt, aufgrund des Nachwuchsmangels „automatisch“ berücksichtigt werden muss, sondern dass er in einem gesonderten Test (inzwischen allgemein als GPT bekannt) die für das Lotswesen erforderlichen Eingangsvoraussetzungen überprüfbar nachweist. Bereits im Juli 2003 begrüßte das Ministerium die Vorschläge und sagte die „zügige“ Umsetzung einer entsprechenden Verordnung zu. Wir gingen deshalb davon aus, dass ab Herbst 2003 das neue Verfahren angewendet werden könnte. Das war vor einem Jahr und wir warten und warten und warten...

War das alles? Weit gefehlt! Das BMVBW erteilte am 03. Juli 2003 der Arbeitsgruppe den Anschlussauftrag, die Nachwuchsproblematik der Lotsen aufzuarbeiten und mögliche Lösungsansätze darzustellen. Wieder bearbeitete die Arbeitsgruppe die sehr komplexe Thematik schnell und lösungsorientiert. Bereits am 23. März 2004 wurde ein Zwischenbericht vorgelegt, der dringend die Erarbeitung einer Ausbildung für die Lotsen empfiehlt, die von der Ausbildungssituation der Seeschifffahrt unabhängig ist. Seitdem wartet die Arbeitsgruppe auf eine Weisung für die weitere Arbeit und nachdem der Verband sich beim Ministerium über die wiederum zögerliche Bearbeitung eines dringenden Themas beschweren wollte, mussten wir erfahren, dass der Bericht überhaupt noch nicht den Schreibtisch der entsprechenden Dezernatsleiter in den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen verlassen hat! Die müssen erst einmal Zeit zum Lesen finden und so liegt unsere dringendste Problematik „auf Eis“ und liegt und liegt und liegt....

Übrigens: Als die Schiffsbesetzungsverordnung aufgrund des Ergebnisses der dritten Nationalen Maritimen Konferenz im Sinne der Reeder geändert werden sollte, ging das Ganze in einem atemberaubenden Tempo durch alle Instanzen!

Zuviel des Sarkasmus? Zuviel Kritik?

Bitte lesen Sie den letzten Satz zum Thema „Tarif“ oben auf dieser Seite in diesem Sinne noch einmal!

Umfrage zur gesetzlichen Rentenversicherung der jüngeren Lotsen

Die Umwandlung der Pflichtmitgliedschaft der deutschen Seelotsen in der gesetzlichen Rentenversicherung (Sozialgesetzbuch SGB VI §2 Abs. 4) in eine freiwillige Mitgliedschaft, wie bei anderen Freiberuflern üblich, stellt eine „uralte“ Forderung des BSHL dar. Aber auch die gemeinsame AG von Kammer und Verband sah zum damaligen Zeitpunkt kaum eine Möglichkeit, dieses Ziel zur Erlangung einer größeren Flexibilität umzusetzen.

Nach einem Gespräch mit dem BMVBW, welches grundsätzlich die Bereitschaft signalisiert hat, diese Forderung auch gegenüber den anderen Ministerien zu unterstützen, stellt sich eine neue Situation dar: Unter den heute neu eingestellten Seelotsen entstehen zunehmend Härtefälle, wenn der Kollege bei Fahrtzeiten unter ausländischer Flagge eine komplett andere Altersversorgung aufgebaut hat und in einem versicherungstechnisch relativ hohen Alter in eine komplett andere Altersversorgung gezwungen wird. Für diese Lotsenanwärter ist der Einstieg in unseren Beruf mit extremen Verlusten in der Altersversorgung verbunden und eine Bewerbung bleibt eventuell gerade aus diesem Grunde aus. Bereits jetzt zeigt sich, dass es deutliche Beispielfälle gibt. Damit würde die frühere Begründung für die Aufnahme der Lotsen in die Pflichtmitgliedschaft gemäß Sozialgesetzbuch (SGB), als diese alle eine fast gleiche Vorversicherung in der Rentenkas-

se mitbrachten, so nicht mehr stimmen. Die Lotsen wurden vom BMVBW aufgefordert, entsprechende Härtefälle nachzuweisen, weil nur so eine neue Initiative zur Änderung des SGB Aussicht auf Erfolg haben könnte.

Deshalb hat der BSHL eine gezielte Umfrage unter jüngeren Kollegen gestartet, um die erforderlichen Daten (selbstverständlich vertraulich bzw. auf Wunsch auch anonym!) zu erfassen. Wir bitten alle Kollegen, die bei Eintritt in den Lotsenberuf keinen durchgehenden Versicherungsverlauf seit der Schulzeit nachweisen können, im eigenen Interesse diese Aktion zu unterstützen!

Um auf vereinzelt aufgetretene Missverständnisse noch einmal einzugehen: Nach erfolgter entsprechender Gesetzesänderung ändert sich für (insbesondere ältere) Kollegen, die dies nicht wünschen, gar nichts, denn jeder kann auch freiwillig in der gesetzlichen Rentenversicherung verbleiben. Es besteht sogar die Möglichkeit auf Antrag weiterhin Pflichtmitglied mit dem gleichen Status wie heute zu bleiben. Natürlich hat auch kein jüngerer Lotse nach einer Befreiung von der Pflichtmitgliedschaft während seiner Aktivenzeit gegenüber seinem älteren Kollegen „mehr in der Tasche“. Der prozentuale Anteil der Soll-Betriebseinnahmen bei normaler Inanspruchnahme, der nach Festlegung der Lotsenbrüderschaft für die ausreichende

Altersversorgung aufgewendet werden muss, bleibt auch für diesen Kollegen bindend. Es ändert sich lediglich die Verteilung auf die unterschiedlichen Träger der Altersversorgung. Die internen Belange der Bruderschaften bei der Verwendung der Mittel für die ausreichende Altersversorgung und natürlich auch deren Höhe werden deshalb in keiner Weise von der Umfrage betroffen, sondern obliegen, wie gesetzlich eindeutig definiert, ausschließlich den Beschlüssen der Bruderschaft.

Steuerliche Behandlung der GAK-Sonderumlage

Nach Bearbeitung der Steuererklärungen 2002 stellt sich in den verschiedenen norddeutschen Finanzbehörden eine sehr uneinheitliche Behandlung der Beträge zur Sonderumlage der GAK dar. Die einen Finanzämter erkennen die Sonderumlage entsprechend unserer Argumentation als Betriebsausgabe, andere unter Vorbehalt als Betriebsausgabe und Dritte nur als Sonderausgabe an. Die Finanzbehörden haben in einem Schreiben und verschiedenen Gesprächen klar erkennen lassen, dass hier eine rechtliche Klärung vonnöten ist und dementsprechend führt ein Kollege der Bruderschaft Weser II / Jade vor dem Finanzgericht Bremen eine Muster-

Übrigens: Inzwischen berichten einzelne Reedereien von erheblichen Problemen bei der Rückflaggung der Schiffe, weil sich die Kapitäne nach dem Umbau ihrer Altersversorgung unter ausländischer Flagge weigern, nun wieder in die deutsche Pflichtversicherung zurückzukehren. Warum sollten sich diese Kapitäne dann bei den Lotsen bewerben? Die Flexibilisierung der Altersversorgung wird eine der Schlüsselfragen in der Nachwuchswerbung sein!

klage gegen das Finanzamt Bremerhaven (Aktenzeichen: 1K154/04 (3), Finanzgericht Bremen). Alle Kollegen, in deren Steuererklärung die Sonderumlage als Betriebsausgabe angegeben, aber nur als Sonderausgabe anerkannt wurde, sollten unbedingt fristgerecht Einspruch erheben und beantragen, diesen Vorgang bis zur rechtskräftigen Entscheidung des anhängigen Verfahrens ruhen zu lassen. Gleichzeitig sollte intern untersucht werden, ob eine Änderung bzw. Verdeutlichung der Zuordnung der Geldbeträge innerhalb der GAK-Satzung Klarheit verschaffen könnte.

Simulatorausbildung der Lotsen in eigener Hand?

Bereits vor einem Jahr bearbeitete der Ausbildungsausschuss des BSHL die Frage der zukünftigen Aus- und Weiterbildung der Lotsen am Simulator, nachdem deutlich wurde, dass mit der Schließung bzw. Umstrukturierung der ISSUS-Anlage den Lotsen ein wichtiges Standbein ihrer Aus- und Weiterbildung zum mindesten teilweise wegzubrechen drohte. Ein weiterer Einfluss war die fast zeitgleiche Vorstellung einer neuen Generation der Simulatortechnik der Firma TRANSAS, weil dort auch erstmalig das Projekt der Lotsen in Le Havre vorgestellt wurde, die einen Simulator in eigener Regie in Auftrag gegeben haben und seit April nach ersten Meldungen zur größten Zufriedenheit betreiben.

Die Zielrichtung und Bedeutung des Projektes definiert der BSHL wie folgt: Die Erfüllung der Richtlinien für die Aus- und Weiterbildung aller Lotsen (Stichwort: IMO-Resolution A.960), die Weiterentwicklung der Darstellung der Fachkompetenz der Lotsen, die Sicherung des eigenen Wissens (Aus- und Weiterbildung gehört in eigene Hände!) und die strategischen Überlegungen vor dem Hintergrund der wieder zu erwartenden Diskussionen über den freien Zugang zu Hafendienstleistungen.

Zunächst versuchte der Ausschuss den zukünftigen Kapazitätsbedarf an „Simulatortagen“ zu berechnen. Dabei galten folgende grundsätzliche Feststellungen:

1. Weiterbildung wird von der Aufsichtsbehörde und ab sofort auch in der IMO-Resolution gefordert.
2. Der beschlossene Umfang für Weiterbildung wird bei weiterer Umsetzung in allen Bruderschaften zusätzliche Kapazitäten erfordern.
3. Die Eingangsvoraussetzungen zukünftiger Bewerber werden sich voraussichtlich verschlechtern.
4. Zusätzlich muss der internen Fortbildung innerhalb der Zeit der Größenbeschränkung deshalb eine erhebliche Bedeutung zukommen.

5. Während der Ausbildung könnten erfolgreiche Simulatorlehrgänge Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung sein.
6. Das „Zufallsprinzip“ (Welcher Lotse? Welches Schiff? Welche äußeren Umstände?) beim Training durch Begleitung anderer Lotsen entspricht nicht in jedem Fall einem nachprüfbareren Verfahren, wengleich dem „Mitfahren“ als training-on-the-job auch weiterhin die entscheidende Bedeutung zukommt. Der Simulator kann in der Ausbildung nur ergänzend bei dem Training von „worst-case-scenarios“ (schlechtes Schiff, schlechte Witterung, etc.) wirken.
7. Die Ausbildung im Simulator sollte nur in kleinen, der Anlage angepassten Gruppen erfolgen.
8. Die zur Verfügung stehende Kapazität der bisherigen öffentlich betriebenen Anlagen wird erheblich zurück gehen oder nur zu kostendeckenden Preisen angeboten werden (Schließung bzw. Privatisierung von ISSUS, Auslastung der Seefahrtsschulen).

Kontrovers wurde der Vorschlag diskutiert, während der Zeit der Größenbeschränkung zusätzliche Simulatormachweise („Fortbildung“) abzufordern. Natürlich stellen die Berechnungen nur eine sehr grobe Analyse dar, beweisen jedoch, dass eine eigene Anlage problemlos von den Lotsen selbst komplett ausgelastet werden könnte. Vor allem aber wird deutlich erkennbar, dass die vorhandenen Kapazitäten öffentlicher oder privater Einrichtungen keinesfalls ausreichen werden, wenn in allen Bruderschaften einheitliche Konzepte der Simulatorausbildung umgesetzt werden sollen.

Das Ergebnis der rein theoretischen Betrachtungen können Sie der Tabelle auf der folgenden Seite entnehmen. (Einzelheiten und Erläuterungen zu den Grundlagen der Berechnungen entnehmen Sie bitte dem Ihrer Bruderschaft vorliegenden Bericht!)

Brüderschaft	Anzahl	Zugänge pro Jahr	Bedarf Simulatortage pro Jahr				
			Ausbildung	Fortbildung	Weiterbildung	Forschung	Gesamt
Ems	35	1,4	7	1,4	8,8	5	22,2
Weser I	50	2	10	2	12,5	5	29,5
Weser II	110	4,4	22	4,4	27,5	5	58,9
Elbe	270	10,8	54	10,8	67,5	5	137,3
NOK I	120	4,8	24	4,8	30,0	5	63,8
NOK II	150	6	30	6	37,5	5	78,5
WMRoSt	30	1,2	6	1,2	7,5	5	19,7
HaLo HH	65	2,6	13	2,6	16,3	5	36,9
HaLo BHV	25	1	5	1	6,3	5	17,3
Summen	855	34,2	171	34,2	213,8	45	464,0

In der nächsten Untersuchungsstufe wurden zunächst die Anforderungen an eine solche Anlage definiert:

1. neuester technischer Stand (Visualisierung, Schiffsmo-
delle, etc.)
2. Rechnerkapazität beliebig erweiterbar
3. höchstes Niveau in der nautischen Simulation
(„Angriffspunkte“ am Schiff, „Strom-Schicht-
modelle“, etc.)
4. Alle deutschen See- und Hafenslotsreviere mit allen
Details bei vertraglichem Schutz des Copyrights
5. Einfaches Update bei Veränderungen im Revier mög-
lichst als Eigenleistung
6. Alle notwendigen Schiffsmo-
delle mit laufender Ergän-
zung
7. Interaktives visuelles Fahren
8. Manövrieren mit Schlepperassistenz
9. Kostengünstig in Anschaffung und Betrieb
10. Zertifizierung

Nach einem Vergleich der verschiedenen Simulationsver-
fahren bestand im Ausschuss Einigkeit, dass dem Verfahren
der Computersimulation Vorrang vor den „manned models“
oder „training ships“ zu geben ist. Hier ist mit „training ships“
nicht das unverzichtbare „Mitfahren“ der Aspiranten bei er-
fahrenen Kollegen gemeint, sondern in erster Linie das z.B.
am Humber praktizierte Chartern kleinerer Küstenmotorschif-
fe zu Trainingszwecken. Die Stärken der „manned models“
und „training ships“ liegen eher im Bereich der Vermittlung
von Grundkenntnissen im Manövrieren als in der revierspe-
zifischen Ausbildung.

Eine Firma (TRANSAS Europe) legte einen komplett
durchgerechneten Entwurf vor. Dieses Modell basiert auf einer
270°-Schiffsbrücke inklusive Nockenfahrständen und zwei
120°-Brücken, die im kombinierten Betrieb als vollwertige
Shiphandling- oder auch als Schlepperbrücke genutzt werden
können. Die Steuerung erfolgt über zwei Instruktorplätze,
sodass gewährleistet ist entweder visuell interaktiv mit drei
Schiffen bzw. einem Schiff unter Assistenz zweier Schlepper
oder auch vollständig getrennt in Einzelübungen zu fahren. Als
zusätzliche Ausrüstung bietet dieses System die Möglichkeit,
in den einzelnen Brüderschaften auf Wunsch vor Ort einen
sog. „Desktop Shiphandling Simulator“ einzurichten, an dem
einerseits die Aspiranten vorbereitend trainieren können und
andererseits der Ausbilder seine Übungen vorbereiten kann.

Die berechneten Gesamtkosten des Angebotes bewegen
sich dabei in einer Größenordnung, die einen betriebswirt-
schaftlich rentablen Betrieb - insbesondere durch die verschie-
denen Einnahmemöglichkeiten - nach Stand der Untersuchen-
gen absolut kostendeckend gewährleisten könnten, wobei die
steuerlichen Aspekte in die Untersuchung einbezogen werden
müssen.

Die notwendige Vorarbeit des Verbandes ist damit abge-
schlossen und wurde den Vertretern der Brüderschaften und
BLK am 20.02.2004 in einem Workshop vorgestellt. Das Prä-
sidium des BSHL befürwortet und unterstützt eine nunmehr
notwendige vertiefende Untersuchung über die Finanzierung
und Systemverwirklichung einer solchen Anlage durch die
Einrichtung einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung möglichst
aller interessierten deutschen See- und Hafenslots. Vergessen
wir nicht die Diskussionen um Konkurrenz und Öffnung des
Marktes: Unser Know-how und die Qualität unserer Arbeit
sind unser Kapital und gehören langfristig gesichert in unsere
Hände!

(Der vollständige Bericht inklusive der Unterlagen des Workshop liegt Ihrer Brüderschaft vor oder
kann über die Geschäftsstelle des Verbandes von den Mitgliedern abgerufen werden!)

IMPA - Kongress Istanbul 27.06.-02.07.2004

(Bericht von H. Tessenow)

Der IMPA – Kongress stand in den ersten Tagen stark unter dem Einfluss der verstärkten Sicherheitsmaßnahmen durch den NATO - Kongress, der zeitgleich in Istanbul stattfand.

Neben den Offiziellen der IMPA und EMPA konnten wieder einmal Vertreter wichtiger Institutionen als Gastredner gewonnen werden. Der Verkehrsminister der Türkei eröffnete den offiziellen Teil der Tagung. Auch das BMVBW hatte einen Vertreter nach Istanbul entsandt. Selbstverständlich wurden die wichtigsten internationalen Problembereiche wie

- Einfluss der technischen Neuheiten auf die Sicherheiten im Seeverkehr
- Möglichkeiten und Grenzen der Technik
- Menschliches Verhalten, Stress, Belastung der Schiffsleitung, Reizüberflutung
- Sicherheit im Rahmen kommerzieller Anforderungen
- Konkurrenz im Lotswesen
- Qualifikation und Nachwuchs
- Weiterbildung

behandelt.

Der Bereich „Human Factor“ wurde von Steve Pelecanos dargestellt. Dieses Thema wurde in der Vergangenheit etwas stiefmütterlich behandelt und sollte durch diesen beeindruckenden – teils wissenschaftlich unterlegten – Vortrag das erforderliche Gewicht erhalten.

Herausheben möchte ich den Vortrag von Michael Grey (Lloyd's List), der fast alle Problembereiche der Schiffsleitung zusammenfasste und die Position der Lotsen für die Sicherheit herausstellte:

Er beschäftigt sich in ironischer Form mit dem Bemühen der Reeder, Personalkosten einzusparen und gibt dazu einige Beispiele aus der Vergangenheit, wie die Abschaffung der letzten Funkoffiziere durch die Einführung GMDSS. Die Aufgaben des Funkers müssen nun selbstverständlich von der Schiffsleitung übernommen werden. Trotz der wachsenden Aufgabenflut, die durch immer neue Gesetze und Verordnungen

gen auf die Schiffsleitungen zukommt, wird weiter versucht, Besatzungszahlen zu reduzieren. Angesichts der schnelleren und größeren Schiffe, die immer mehr gefährliche Ladung transportieren und dadurch eine immer größer werdende Gefahr für die Umwelt darstellen, wird hier ein gefährlicher Weg eingeschlagen. Obendrein wird immer mehr Druck auf die Kapitäne ausgeübt, in dem von ihnen fast unverantwortliches seemännisches Verhalten gefordert wird.

Weiterhin beschreibt er, warum er den Lotsen als „notwendige Versicherung“ und als erforderlichen Ausgleich der geschrumpften Besatzung sieht, zumal dem Kapitän die Aufmerksamkeit und Konzentration gerade in Hafennähe durch – meist unwichtige – Gespräche mit dem Owner / Charterer / Makler gestohlen wird. Auch die offensichtlichen Schwächen von „shore based pilotage“ werden durch einige humorvolle und doch ernsthafte Beispiele aufgezeigt. Zusammenfassend ist Michael Grey der Meinung, dass der Lotse ein unverzichtbares Element der maritimen Sicherheit darstellt und trotz aller elektronischen Hilfen nicht in Frage gestellt werden darf.

(Der vollständige Vortrag im Original-Wortlaut kann auf der Homepage des BSHL abgerufen werden.)

Der eine oder andere Kollege mag nach dem Sinn einer Veranstaltung dieser Größenordnung fragen. Sicher könnte auch eine kleine Gruppe von internationalen Lotsen alle Themen besprechen und das Resultat veröffentlichen. Der Wert des Kongresses liegt im politischen und öffentlichen Bereich. Eine kleine Sitzungsgruppe würde keine Beachtung finden; es würden keine namhaften Leute Vorträge halten und somit keine Außenwirkung erzielt werden. Wenn Fachleute aus dem maritimen Bereich den Sicherheitsgewinn durch Lotsen darstellen, bekommt die Aussage ein größeres Gewicht. Die Lotsen selbst werden immer vor der Schwierigkeit stehen, dass ihnen Eigeninteresse unterstellt wird. Die Aussage eines VTS – Managers über ein fehlerhaften AIS – System zählt mehr als die Skepsis der Lotsen.

Leider leben wir in einer Zeit, in der ein Rat von Insidern selten gefragt ist; deshalb ist es unglaublich wertvoll, durch anerkannte maritime Fachleute außerhalb des Lotswesens öffentlich gestützt zu werden.

Neudefinition des Seekartennull

Nach internationaler Absprache wird ab 2005 das Niveau des Seekartennull über die LAT (= Lowest Astronomical Tide) statt wie bisher über das „Mittlere Springniedrigwasser“ definiert. Diese liegt im Bereich der deutschen Nordseeküste im Mittel einen halben Meter niedriger. Folglich werden in einer schrittweisen Umsetzung die Tiefenangaben in den Seekarten kleiner, weil aber die Höhen in den Gezeitentafeln entsprechend größer werden, bleibt die Situation vor Ort praktisch unverändert. Damit wäre nach den Berechnungen des BSH allerdings zu 95 % gewährleistet, dass die Tiefenangabe der Seekarte auch tatsächlich vorgefunden werden kann. Die Ostsee bleibt von dieser Änderung gemäß der Vereinbarung unberücksichtigt, weil der Unterschied hier maximal 20 Zenti-

meter beträgt.

Nicht unterschätzt werden sollte nach Ansicht des Verbandes der „psychologische Effekt“, wenn sowohl für Endliegeplätze wie auch die zu jeder Zeit passierbare Trasse im Bereich der deutschen Nordseeküste zukünftig geringere Werte angegeben werden. Bisher wurde dann häufig ein negativer Wert aus der Vorhersage angebracht, dies wird in Zukunft kaum noch vorkommen.

In Kürze werden dazu weitere Informationen der WSV herausgegeben. Zu Verunsicherungen -insbesondere bei Freifahren im Revier- dürfte es in der Übergangsphase kommen, weil die Angaben in den Seekarten natürlich nur schrittweise

geändert werden können, während die neuen Wasserstandsvorhersagen ab einem bestimmten Stichtag gelten würden. Für unsere Kollegen ändern sich zwar die Grundgrößen bei der Berechnung z.B. des Tidenfensters, aber nicht die tatsäch-

liche Situation im Revier. Rechtlich könnte die Frage interessant werden, welche Wassertiefe an Liegeplätzen vorgehalten werden muss, wenn sich theoretisch die Notwendigkeit von Baggermaßnahmen ergibt.

"Die Ems" oder "Die unendliche Geschichte, das deutsche und niederländische Emslotswesen zusammenzulegen"

Die Ems gehört als Seeschiffahrtsstraße in Deutschland nicht nur zu den längsten Lotsrevieren, sondern ist aufgrund ihrer navigatorischen Besonderheiten ein sehr anspruchsvolles Revier. Auf deutscher Seite liegen die Seehäfen Emden mit 38 sm, Leer mit 54 sm und Papenburg mit 60 sm Revierdistanz von der Ansteuerungstonne Westerems. Nahezu alle Seeschiffe, die Leer und Papenburg anlaufen, sind Tidenschiffe, da die Solltiefe bei Niedrigwasser nur 3,1m bzw. 3,5m beträgt. Die Fahrt zu diesen Häfen gehört auch für erfahrene Kapitäne zu den „nautischen Leckerbissen“. Zu einem medienwirksamen Publikumsmagneten werden immer wieder die Verholungen der Neubauten der Meyerwerft in Papenburg zur Nordsee. Der Hafen Emden ist das Herz der Region und kann von Großschiffen mit einem Tiefgang bis 10,67 Meter tideabhängig angelaufen werden. Die Hafenwirtschaft strebt eine Vertiefung des Fahrwassers um einen weiteren Meter an. Der Hauptumschlag wird von Volkswagen dominiert und macht Emden zum drittgrößten PKW-Umschlagshafen Europas. Eine Besonderheit gibt es allerdings nur hier: Die Ems ist ein Grenzfluss!

Für die bilaterale Zusammenarbeit auf der Ems ist der „Ems-Dollart-Vertrag“ eines der wichtigsten Dokumente und Regelwerke, denn schon in der Festlegung des Grenzverlaufes beginnen die Unterschiede. Nach deutscher Auffassung ist die gesamte Ems deutsches Hoheitsgebiet bis zur Niedrigwasserlinie auf niederländischer Seite (gemäß Lehnbrief des Kaisers Ferdinand I. von 1558: „Die Ems ist Teil der Grafschaft Ostfriesland!“). Die Niederländer vertreten die so genannte „Talweg-Theorie“ (Mitte des Schifffahrtsweges bzw. Mündungstrichters). Im „Ems-Dollart-Vertrag“, der am 08. April 1960 in Kraft trat, sind beide unterschiedlichen Grenzauffassungen festgehalten. Verfahren wird aber weiterhin hauptsächlich nach einem Vorläufer dieses Vertrages, dem *„Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich der Niederlande von 1896 über die Unterhaltung des Leuchtfuers Borkum und über die Betonung, Bekakung und Befuerung der Fahrwasser der Unterems und ihrer Mündung“*. Der deutschen Seite obliegt die Wartung und die Niederländer bezahlen einen Anteil.

Auch die Belotung der Schiffe auf der Ems ist im „Ems-Dollart-Vertrag“ eindeutig festgelegt:

Von und nach See für niederländische Häfen bestimmte Schiffe besetzen niederländische Lotsen. Von und nach See für deutsche Häfen bestimmte Schiffe besetzen deutsche Lotsen. Die Schifffahrt auf der Unterems bis Papenburg wird ausschließlich von den deutschen Kollegen bedient.

Ein weiteres wichtiges Vertragswerk ist der „Ems-Radar-Vertrag“. Nach ca. achtjähriger Probezeit und vielen Verhandlungen wurde der Vertrag am 09.12.1980 von beiden Ländern unterzeichnet und trat, nach eingehender Beratung in den Parlamenten und einigen Änderungen endlich am 05.12.1984 in Kraft. Die Radarberatungen werden laut Vertrag (auch für Schiffe zu den Häfen Delfzijl und Eemshaven) von deutschen Lotsen durchgeführt. Die niederländische Seite trägt anteilig die Unterhaltskosten sowie auch die Kosten für die geleistete Beratung.

Früher waren mit der deutschen „Kapitän Bleeker“ und der niederländischen „Wega“ zwei Stationsschiffe auf der Außenstation positioniert. Seit 1998 die „Wega“ ihren Dienst eingestellt hat, werden die Versetzungen der holländischen Kollegen nur noch durch Tender bei rechtzeitiger Voranmeldung durchgeführt. Immer wieder wurden Vorschläge gemacht, den Lotsenversetzdienst auf der Außenposition zusammenzulegen. Für die Schifffahrt wirkte es kurios, dass vor der Ems zwei Lotsenschiffe kreuzten, doch auch heute passiert es immer mal wieder, dass ein Schiff den verbliebenen deutschen Lotsendampfer ansteuert, obwohl ein niederländischer Lotse gewünscht wird. Seit Jahrzehnten gibt es eine Vereinbarung zwischen Deutschland und den Niederlanden über gegenseitige Hilfeleistung zur Übernahme des Versetzbetriebes, wenn eines der Fahrzeuge aus betrieblichen Gründen seine Position verlassen muss. Diese Vereinbarung wurde 1985 erneuert und gilt noch heute. In einer „AG zur Modernisierung des Emslotswesens“, in der die WSD-NW und der Rijkswaterstaat Mitglieder sind, ist auch die RLC-Noord und die LB Emden als Berater vertreten. Diese AG trifft sich regelmäßig, um Verbesserungen in der Kooperation auszuarbeiten.

Eine Zusammenlegung der Lotswesen scheiterte bisher u. a. an den unterschiedlichen Einstellungsbedingungen (auf deutscher Seite Kapitän AG, auf niederländischer Seite Steueremann) und dass die niederländischen Lotsen beamtet und die deutschen Lotsen freiberuflich tätig waren. Auch das Pensionierungsalter differiert erheblich. In Deutschland gilt 63 Jahre (ohne Abzüge), in den Niederlande ist eine Pensionierung ab 55 Jahren möglich! Wesentliche Unterschiede bestehen auch in der gesetzlichen Grundlage und Organisation beider Lotswesen. Grundlage in Deutschland ist das Seelotsgesetz (SeeLG). Basierend auf dem SeeLG sind in der Allgemeinen Lotsverordnung (ALV) u. a. die Reviergrenzen, die Aufsichtsbehörden (WSD'n, die u. a. die Lotsgelder einnehmen), die Übertragung der Lotseinrichtung an die Lotsenbrüderschaften (der Unterhalt und Betrieb erfolgt über Lotsbetriebsvereine) festgelegt.

In den Niederlanden sind sinngemäß die Einrichtung und der Unterhalt eines Lotswesens im „Loodswet“ (Lotsengesetz) festgehalten. Besondere Regelungen, wie z. B. Freifahrer sind im Verkehrsrecht geregelt. Seit 01. September 1988 sind die niederländischen Lotsen Freiberufler und im Nationalen Register als Registerlotsen eingeschrieben (z.zt. 420) und in der „Nederlandse Loodscooperatie“ (NLC) vereinigt. Die Registerlotsen können im Prinzip auf allen Revieren lotsen, werden aber dem Bedarf entsprechend nach einem revierspezifischen Training für ein Revier, die „Regionale Loodscooperatie“ (RLC) abgeteilt.

Für die Ems ist die RLC-Noord zuständig. Jeder Registerlotse ist Anteilseigner an der Nederlandse Loodswezen B.V. (NL B.V., diese nimmt u.a. die Lotsgelder ein) und der Loodswezen Materiell B.V. (ist Unterhalter und juristischer Eigner der Versetzfahrzeuge). Im weiteren Aufbau ist die NL B.V. zu 100% Anteilseigner des Kenniscentrum Loodswezen B.V. (Training der Lotsen und Entwicklung von Soft- und Hardware). Dieses ist wiederum zu 50% Anteilseigner an der Safeway Maritime Rotterdam B.V.

Das niederländische Lotswesen wird seit der Privatisierung rein betriebswirtschaftlich geführt und kann auch Gewinne machen. Minder- und Mehreinnahmen in verschiedenen Revieren werden miteinander verrechnet, und es wird nur ein Betrag pro Schiff erhoben, der sich nach dem Tiefgang des Schiffes richtet. Änderungen werden anhand der Vorjahresverkehrszahlen in einem Ausschuss „Lotsgeldtarif“ und mit dem Minister für Verkehr verhandelt. Dabei wird sich nach dem allgemeinen Preis- und Lohnindex orientiert.

Ein sehr gewichtiger Grund gegen die Zusammenlegung beider Lotswesens sind die unterschiedlichen Lotsverordnungen, welche die Annahmepflicht auf der Ems regeln. Nach deutscher LVO z. B. ist jedes Seeschiff ab 90 Meter Länge und 13 Meter Breite und unabhängig vom Tiefgang ab Tonne „Westerems“ lotsannahmepflichtig. Die niederländische Lotsannahmepflicht ist für jeden Bereich unterschiedlich geregelt:

- „Westerems bis Borkum“ 150 x 25 Meter (120 x 20 Meter für Autofähren) oder 7 m Tiefgang,
- „zwischen Borkum und Eemshaven“ (90 x 13 Meter) oder 7 m Tiefgang,
- „zwischen Eemshaven und Delfzijl“ (90 x 13 Meter) oder 6 m Tiefgang.

Aufgrund der aufgezählten Differenzen und ungeklärten Fragen, ist trotz eines mehr und mehr zusammenwachsenden Europa nicht abzusehen, ob und wann es ein gemeinsames Lotswesen auf der Ems geben wird. Auch der einleuchtend sinnvolle Vorschlag der LB Emden, dass die deutschen Lotsen die für niederländische Emshäfen bestimmten Schiffe bis vor die Hafeneinfahrt bringen (wie schon früher praktiziert) und dann ein niederländischer Hafenslotse übernimmt, fand keine Zustimmung. Hier zählen die nationalen Interessen wohl mehr als die betriebswirtschaftlichen Belange!

Eines ist in aller Deutlichkeit hervorzuheben: Das deutsche Emslotswesen mit den „selbstständigen“ freiberuflichen Lotsen arbeitet in einem engen gesetzlich vorgegebenen Rahmen. Die Einnahmen aus der Lotsabgabe decken zwar nicht

die Ausgaben für das örtliche Versetzwesen an der Ems, doch die Einnahmen aus Lotsgeldern müssen, wie gesetzlich gefordert, für die Lotsen kostendeckend sein. Mindereinnahmen durch reduzierten Verkehr führen direkt zu Mindereinnahmen des einzelnen Lotsen. Bei Verkehren, die über den notwendigen Lotsenbestand reichen und absehbar länger anhalten, besteht die Verpflichtung zusätzliche Lotsen einzustellen.

Die RLC-Noord ist de facto eine Firmentochter des Unternehmens Nederlandse Loodswezen B.V. Dort sind nur noch acht Lotsen Mitglied, vier Lotsen vom RLC-Rijnmoond stehen als Ersatz bereit. Sind alle diensttuenden Lotsen abgeteilt oder haben ein gewisses Stundenkontingent durch Lotsungen absolviert, müssen überzählig eintreffende Schiffe warten. Die geringen Verkehre nach Delfzijl und Eemshaven führten zu dieser Personalreduzierung und damit auch zu den neuen Grenzen in der LVO. Die Mitfahrt eines Lotsen, wie es bei den Kollegen der LB Emden bei Schlechtwetter gang und gäbe ist, kann sich die RLC-Noord personell nicht leisten! Das führt dann zu absurden Situationen. So läuft im Frühjahr 2004 bei Schlechtwetter („KAPITÄN BLEEKER“ auch unter Borkum) das RoRo-Schiff „Thor Futura“ (Länge über alles mehr als 180 m) mit Bestimmung Eemshaven in die Westerems ein. Eine Lotsenbesetzung mit Helikopter wird auf niederländischer Seite nicht praktiziert. Der Radarlotse verweigert aufgrund des Verstoßes gegen die holländische Lotsannahmepflicht die Beratung, wird aber aus Sicherheitsbelangen behördlich angewiesen, zu beraten. Der „Ems-Radar-Vertrag“ ermöglicht es den Behörden, auch dem Rijkswaterstaat, die Beratung anzuweisen und dies geschieht auch prompt wieder am nächsten Tag. Der Radarlotse bekommt über den Nautiker vom Dienst der Revierzentrale die Anweisung des Rijkswaterstaat, das Schiff nach Ausholen des niederländischen Lotsen unter Borkum, ausgehend zu beraten!

In 2003 erwirtschaftete die RLC-Noord, nach Verrechnung mit den örtlichen Einnahmen, ein Defizit von rund 4,9 Mio. Euro! Dieses Defizit wurde durch das hohe Plus in Rotterdam ausgeglichen. Wer würde bei einer Zusammenlegung solch ein jährliches Defizit übernehmen? Der wiederholte Versuch, zusätzliche konkurrierende Lotswesens zu installieren scheiterte und eine aktuelle Meldung bestätigt dies erneut. Aufgrund der finanziellen Probleme des niederländischen Lotswesens, speziell im Bereich Pensions-Fond, garantiert das niederländische Kabinett der Nederlandse Loodswezen B.V. bis 2019 als Monopolist zu agieren!

An der Ems hat sich in den letzten Jahrhunderten vieles immer wiederholt. Vorschläge wurden verworfen, Regelungen geändert, Absprachen nicht umgesetzt, Verhandlungen zogen sich über Jahre. Es gab Lotsenzwang und er wurde auch wieder abgeschafft. Die deutschen und niederländischen Lotsen lieben sich vielleicht nicht gerade, aber die Kooperation auf dem Wasser funktioniert trotzdem. Als Fazit bleibt festzuhalten: Ob nun ein neues EU-Port-Package kommt oder nicht spielt für die Ems eine untergeordnete Rolle, denn die Konkurrenz saß schon immer am jeweils gegenüberliegenden Ufer!

(Dieser Beitrag ist eine vom Präsidium des BSHL stark gekürzte Ausarbeitung unseres Kollegen Friedhelm Reuken. Der Artikel kann in der Originalfassung auf der Homepage des BSHL eingesehen werden)

In eigener Sache

Bilderausstellung über das deutsche Lotswesen

Die neue Bilderausstellung, die BLK und BSHL gemeinsam fertiggestellt haben, hatte bei dem Deutschen Seeschiffahrtstag in Lübeck die erste praktische Bewährungsprobe zu bestehen. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass unsere Berufsgruppe durch die Fotos als „Eye-Catcher“ sehr gut auf sich aufmerksam machen kann. Nun gilt es, diese gute Werbemöglichkeit mit Leben zu erfüllen.

Ab sofort steht die Ausstellung für alle Bruderschaften zur freien Verfügung. Es handelt sich um sieben Stelltafeln mit einer Bilderfläche von 150 x 120 cm. Fotos von der Aufmachung und die behandelten Themen können Sie auf der Homepage des BSHL einsehen, hier gibt es auch Tipps zu Aufbau und Transport. Die Bilderauswahl ist flexibel änderbar und kann den regionalen Bedürfnissen beliebig angepasst werden.

Die Terminplanung läuft über das Büro des BSHL (Tel.: 0471-25026). Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne jederzeit zur Verfügung. Bitte helfen Sie mit, dass diese aufwendige Arbeit sich durch einen vielfältigen Einsatz amortisiert.

Nachwuchswerbung

Die Lotsenbruderschaft Weser II / Jade hat in Zusammenarbeit mit dem Verband einen Info-Flyer erstellt, der einem interessierten Nautiker die wichtigsten Fakten und Ansprechpartner für eine Bewerbung bei den See- oder Hafenslotsen nennen soll.

Dieser wurde von der Bundeslotsenkammer in großer Auflage gedruckt und den Bruderschaften sowie dem BSHL in den letzten Tagen zugestellt. Wir werden dieses Material insbesondere als „handout“ auf den Informationsveranstaltungen (wie z.B. an den Seefahrtsschulen) verwenden. Zusätzlich möchten wir Sie bitten, diese Flyer bei einer Lotsung bei sich zu führen und eventuell interessierten Mitgliedern der Schiffsführung zu überlassen. Wir sind der Überzeugung, dass diese „direkte Werbung“ als kurzfristige Maßnahme höchste Priorität hat.

Bitte helfen Sie dabei in Ihrem eigenen Interesse!

Vorsicht Falle: Besitzen Sie ein Autoradio?

Bei dem überraschenden Besuch eines GEZ-Mitarbeiters an der Haustür eines Kollegen, wurden der Ehefrau im „Plauderton“ Fragen zu den selbstverständlich angemeldeten Rundfunk- und Fernsehgeräten gestellt und auch die Frage nach dem Beruf des Ehemannes (Lotse = Freiberufler) bereitwillig beantwortet. Sofort wurde das Gespräch auf den PKW und das Autoradio gelenkt. Mit dem Hinweis, dass dieses angemeldet sein muss, wurde ein Antragsformular (wird als Urkunde angesehen) ausgefüllt und von der Ehefrau unterschrieben. Dabei wurde auch der Beginn der Freiberuflichkeit (Bestallung) genau festgehalten.

Nach mehreren Telefonaten mit dem GEZ-Mitarbeiter, und dem Hinweis, dass Lotsen gemäß Seelotsgesetz keinem Gewerbe nachgehen und der PKW rein privat genutzt wird, kam ein paar Wochen später der Bescheid: Zahlung der Gebühr ab Bestallungsdatum (Berechnung: 5,30 € Monatsgebühr x 12 Monate x Anzahl der Lotsjahre! Bei einem Kollegen mit 25 Jahren Dienstzeit können so also mehr als 1.500 € Nachzahlung zusammenkommen!).

Es wurde sofort schriftlich Einspruch gegen den Bescheid erhoben. Es vergingen einige Wochen, in denen immer wieder Bescheide eingingen gegen die immer wieder Widerspruch eingelegt wurde, bis schließlich eine Mahnforderung des NDR per Post einging mit der Androhung von Zwangsmaßnahmen (Pfändung, Ordnungsgeld bis 1000,00 €, usw.). Schließlich wurde beim Verwaltungsgericht Schleswig Klage eingereicht, aber trotz des schwebenden Verfahrens gingen weitere Bescheide von der GEZ und Mahnforderungen vom NDR ein.

Schließlich wurde am 14.06.2004 die Klage mit folgender Begründung abgewiesen:

1. Die Tätigkeit des Seelotsen ist eine selbständige Erwerbstätigkeit.
2. Durch diese Tätigkeit und die Fahrten von und zur Arbeitsstätte ist er von dem § 5 Abs. 1 RGebStV (Rundfunk-Gebühr –Staatsvertrag) ausgeschlossen (Es spielt also überhaupt keine Rolle, ob für den Weg zur Einsatzstation Auto, Fahrrad oder der Fußweg benutzt wird!).
3. Es ist dabei unerheblich wie das Kfz steuerlich behandelt wird.
4. Die Ungleichbehandlung von Selbständigen und gewerbetreibenden Selbständigen wird hingenommen.
5. Eine Verjährung tritt nicht in Kraft, da hier eine unzulässige Rechtsausübung entgegensteht (Dem Rundfunkteilnehmer ist ein Vorteil gewachsen durch Nichtanmelden).

(Auszug aus dem Urteil mit dem Aktenzeichen: 15 A 29 /03)

Also, liebe Kollegen: Das Autoradio umgehend anmelden, ausbauen oder aber wenn es an der Haustür klingelt...

Pensionäre

Die Kollegen

Otto Leppin	LB Elbe 2
Peter Cochius	LB NOK II
Peter Schmidt	LB Weser I
Jürgen Wegner	LB Elbe 1
Udo Hintze	LB NOK II
Hans-E. Arbeiter	LB Weser II / Jade
Jochen Mehrwald	LB Weser I
Dirk Henneberg	LB Weser II / Jade
Udo Jacobs	LB Weser II / Jade
Uwe Stoewahse	LB Weser II / Jade
Jürgen Lorenzen	LB Elbe 2
Peter Kohlrausch	LB Elbe 1
Rudolf Kahlsdorf	LB Weser II / Jade
Udo Köllner	LB Elbe 1
Christian Thiele	LB Elbe 1

traten in den wohlverdienten Ruhestand.
Wir wünschen ihnen Gesundheit und Zufriedenheit für den kommenden Lebensabschnitt.

Dienstjubiläum

Die folgenden Kollegen feierten ihr 25-jähriges Dienstjubiläum:

01.12.2003:	
Werner Honigmann	Elbe 1
01.04.2004:	
Michael Ernst	Halo Hamburg
Klaus Erfling	Elbe 2
Jürgen Lorenzen	Elbe 2
Siegfried Junker	Elbe 1
Thomas Walker	Weser I
Heiko Logemann	Weser I
01.07.2004:	
Wolfgang Nolte	Weser II / Jade
Horst Schumacher	Weser II / Jade
Christian Meyer	Halo Hamburg
Michael Meyer	NOK II

Wir gratulieren ganz herzlich!

Unser Mitglied,

**Kapitän
Wolf-Knut Walter**

ist auf seine letzte Reise gegangen.

Unser Mitgefühl gehört seinen Angehörigen

Unser Mitglied,

**Kapitän
Johann Löschinger**

ist auf seine letzte Reise gegangen.

Unser Mitgefühl gehört seinen Angehörigen



Geschäftsstelle:
Georgstr. 10, 27570 Bremerhaven
Tel.: 0471/25026
FAX: 0471/207021
E-mail: BSHL-Verb@t-online.de
Internet: www.bshl.de

Geschäftsführendes Präsidium:

Präsident:
Kapt. Gerald Immens
(verantwortlich für den Inhalt)
Vizepräsidenten:
Kapt. T. Lorenzen,
Kapt. M. Nicolaysen,
Kapt. H. Tessenow