

# Bundesverband der See- und Hafenslotsen

BSHL · Georgstrasse 10 · 27570 Bremerhaven

XXX  
XXX  
XXX  
XXX

XXXXX XXX

Bremerhaven, 26.07.2012

## Stellungnahme des Bundesverbandes der See- und Hafenslotsen (BSHL) zum Neunzehnten Hauptgutachten der Monopolkommission gemäß § 44 Abs. 1 Satz 1 GWB – 2010/2011

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten gerne Stellung zu dem Neunzehnten Hauptgutachten der Monopolkommission, Mopoko, in Bezug auf das Lotswesen nehmen.

Die Mopoko sieht zwar einige positive Effekte des jetzigen Systems in Bezug auf die Sicherheit und die Qualität, aber sie stellte eine Überregulierung im Lotswesen fest und fordert eine Marktöffnung und mehr Durchlässigkeit. Das entspricht quasi einer Deregulierung des Lotswesens. Der hoheitliche Status des Lotstätigkeit wird von der Mopoko negiert. Deshalb steht als erstes die politische, fachliche und verwaltungsrechtliche Frage im Raum, ob in Deutschland ein reguliertes einheitliches Lotswesen mit einheitlichen nicht diskriminierende Lotsenannahmeregulungen in der derzeitigen Form weiterbestehen kann, soll oder muss.

Der Bund und die Länder, als Eigentümer der Wasserstraßen und Häfen sind Träger des Lotswesens. Im **Sicherheitskonzept Deutsche Küste** ist allgemein Vorsorge zu tragen, dass menschliches Leben auf See, die maritime Umwelt und Sachgüter von hohem Wert geschützt werden. Die Pflicht zur Annahme eines Seelotsen ist unter den Komponenten des Sicherheitskonzeptes eine präventive Maßnahme der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Auf bestimmten Revieren ist für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit die Einrichtung eines ständigen Seelotsendienstes erforderlich (Quelle: **Sicherheitskonzept Deutsche Küste S. 5, S. 8 und S. 13**). Das Hafenslotsenwesen in Hamburg und Bremerhaven ist in dieses System mit eingebunden und es dient neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch der Vermeidung von Schäden an Hafen- und Pieranlagen.

Die Lotsenbrüderschaften als Körperschaften des öffentlichen Rechts wurden ausgegliederte staatliche Aufgaben übertragen. Qua Definition üben



Geschäftsstelle:  
Georgstrasse 10  
27570 Bremerhaven  
Tel.: 0471 25026  
Fax: 0471 207021

Mail: [verband@bshl.de](mailto:verband@bshl.de)  
Internet: [www.bshl.de](http://www.bshl.de)

Bürostunden:  
Montag bis Freitag: 9-13 Uhr

Präsident:  
Kapitän Hans-Jürgen  
Bootsmann-Gäbler  
Mobil: 0170 7307956

Bankverbindung:  
Deutsche Bank Hamburg  
BLZ: 200 700 00  
Konto-Nummer: 6913941

Besucherparkplatz hinter  
dem Haus in der Ulmenstraße



Lotsen hoheitliche Aufgaben aus, jedoch keine Hoheitsgewalt, diese bleibt im Verkehrssicherungssystem/Sicherheitskonzept Deutsche Küste den behördlichen Teilen dieses Systems vorbehalten. In der derzeitigen nach dem **Grundgesetz und Seeaufgabengesetz** festgelegten Eigentums- und Aufgabensituation des Bundes und der Länder wäre die einzige Alternative staatliche beamtete oder angestellte Lotsen im Schichtdienst. Diese Form finden wir in Europa am häufigsten wieder. Aber gerade um die heutige sehr hohe Flexibilität zu erreichen, ist man zu dem derzeitigen freiberuflichen Status der Lotsen gewechselt. Man konnte durch den Reihendienst(Börtfolge) eine sehr hohe Flexibilität mit einem vergleichsweise geringerem Personalaufwand erreichen. Für die Lotsen bedeutet das eine extrem unregelmäßige und eine nicht planbare Arbeits- und Freizeit. Dieses Arbeitssystem wäre in einem Beschäftigungsverhältnis wohl kaum arbeitsrechtlich durchsetzbar. In Verbindung mit den Körperschaften im Lotswesen bleiben trotzdem weitreichende transparente qualitäts- und qualifikationssichernde und ordnungspolitische Aufsicht-, Kontroll- und Regulierungsmöglichkeiten für den Staat erhalten.

Die Bundesrepublik Deutschland hat die **IMO Resolution A.960** ratifiziert. Ziel und Sinn dieser Resolution ist der Erhalt und Erhöhung der Qualität des Lotswesens. Das von der Mopoko vorgeschlagene „System Reedereilotse“ steht dazu im Widerspruch. Ein Reedereilotse erhöht die Qualität nicht. Er ist kein Bestandteil des Verkehrssicherungssystems. Auszug aus der A.960:

„1.3 Alle Regierungen sollen die Einrichtung oder den Fortbestand zuständiger Lotsbehörden für die Verwaltung eines sicheren und leistungsfähigen Lotswesens fördern.“

Die durch die Mopoko in Aussicht gestellten Verbesserungen durch Deregulierung und Wettbewerb wurden und werden durch vergleichbare Umstellung der Lotssysteme in Dänemark, Rumänien, Argentinien, Australien nicht bestätigt und sind bereits widerlegt. Die Lotskosten sinken nicht durch Wettbewerb, sondern sie steigen. Es kommt zu mehrfacher Vorhaltung von Personal und Versetzmöglichkeiten, Rücklagen müssen gebildet werden und Gewinnausschüttung an die Share Holder von kommerziellen Lotsen-Dienstleistern sind notwendig. Kommerzielle Dienstleister kümmern sich hauptsächlich intensiv um attraktive Kunden mit großen Schiffen und häufigen Anläufen. Dieses „Cherry-Picking“ führt auf der anderen Seite zu einem drastischem Kostenanstieg z.B. für kleinere Schiffe. Ein Deregulierungsversuch geht immer zu Lasten der Sicherheit sowie von Leichtigkeit des Verkehrs. In keinem dieser Beispiele hat sich die Servicequalität, die Qualifikation der Lotsen oder die Sicherheit verbessert. Deutschland hat sich mit der IMO Resolution A.960 verpflichtet die Qualität des Lotswesens im Sinne dieser internationalen Vorschrift verlässlich, nachhaltig und kontrollierbar zu verbessern und die Vorgaben zu erfüllen. Alleine deshalb ergibt sich hier für die Bundesregierung die Verpflichtung den vorgeschlagenen Wettbewerbsmaßnahmen der Mopoko nicht zu folgen, da nach den bisherigen Erfahrungen in diesem Bereich keine Verbesserungsaussicht besteht.

Die Unfälle in den letzten Monaten („**Costa Concordia**“ vor der Küste Italiens und „**Rena**“ vor der Küste Neu Seelands) sind von den verantwortlichen Kapitänen vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Privatinteressen mit sehr großen Schäden für die Umwelt verursacht worden. Das deutet darauf hin, dass die Besatzungsstrukturen trotz internationaler Vorschriften aufgrund des wirtschaftlichen Druckes unberechenbar sind im Gegensatz zu einem

geregelten Lotsenwesen, dass diese negativen Effekte wenigstens in den stark befahrenen und sensiblen Lotsrevieren kompensieren kann.

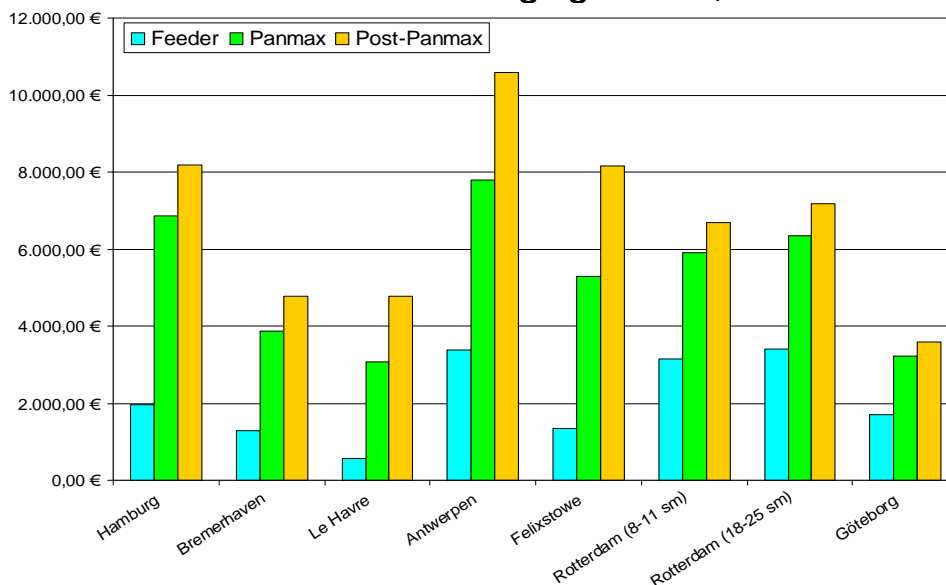
Die Rechtfertigung der Regulierung ist untrennbar mit der Frage verbunden, wem der Lotse folgen soll, den Interessen des Staates zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als Bestandteil des Verkehrssicherungssystems/Sicherheitskonzepts Deutsche Küste oder den einseitigen wirtschaftlichen Interessen des jeweiligen Kunden/Schiffes.

Der Erfolg gibt dem derzeitigem reguliertem Lotswesen in Deutschland recht. So ist das deutsche Lotswesen was die Anzahl der Schiffsbewegungen pro Lotsenfehler angeht unter den 5 Besten weltweit, obwohl die deutschen Lotsen auf den am stärksten befahrenen Wasserstraßen der Welt fahren. Dabei werden z.B. auf Weser und Elbe in unmittelbarer Nähe zu sensiblen Bereichen des Weltnaturerbes, dem Nationalpark Wattenmeer, den PSSA-Gebieten, die größten Schiffe der Welt aneinander vorbei geführt.

In der beiliegenden detaillierten Stellungnahme erläutert der BSHL seine fachlichen Bedenken und Ansichten zu jedem einzelnen Punkt des Hauptgutachtens. In der vorliegen Schreiben möchten wir kurz auf die Hauptschlagwörter eingehen (**Kosten, Transparenz, Erweiterung der Befreiungsmöglichkeiten und Reviersprache Englisch**)

## 1. Kosten

BSHL-Fachartikel in der HANSA 146. Jahrgang 2009-10, Seite 46 ff. :



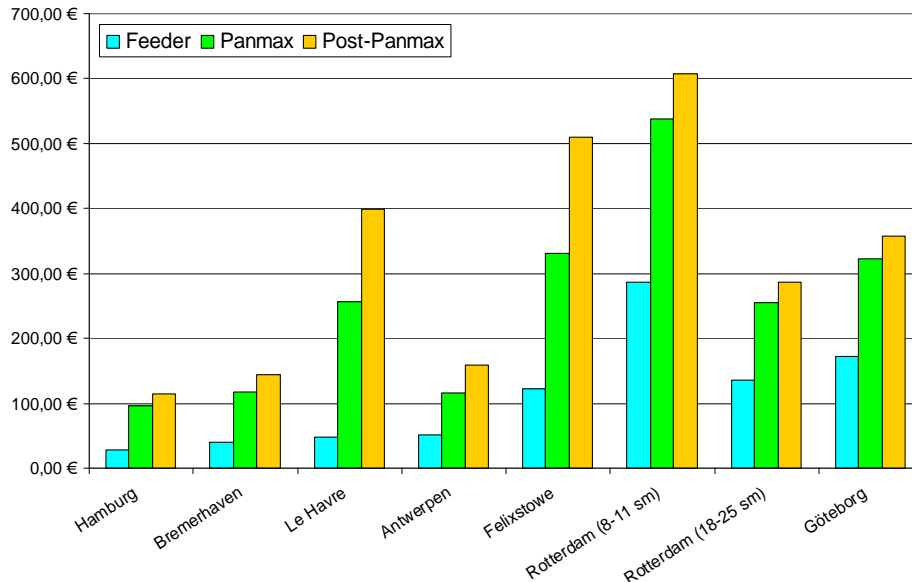
Grafik 5: Vergleich der absoluten Lotskosten ausgewählter Häfen in der Nordrange

Die Grafik 5 über diesen Gesamt-Lotskostenvergleich der wichtigsten Häfen in der Nordrange zeigt, dass die deutschen Häfen sich im Mittelfeld bewegen<sup>1</sup>. Diese Aufstellung berücksichtigt allerdings nicht die Standortunterschiede durch die Länge des Reviers<sup>2</sup>. Natürlich interessieren den Kunden in erster Linie nur diese Gesamtkosten. Andererseits wird aber der Standortnachteil eines längeren Anlaufes wie im Falle von Hamburg oder Antwerpen durch die logistischen Vorteile einer tief im Hinterland

<sup>1</sup> Die Kosten des Hafens von Göteborg sind nicht komplett darstellbar, weil dort die „halb-staatlichen“ Lotsen aus den „fairway dues“ stark quersubventioniert werden. Die Gesamtkosten liegen mit ca. 32.000 € für ein Post-Panmax-Schiff deutlich über denen aller anderen Häfen.

<sup>2</sup> Die stark variierenden Kosten der jeweiligen Schiffsgröße in Le Havre resultieren aus unterschiedlichen Versetzpositionen.

liegenden Metropolregion ausgeglichen. Allerdings gehen die Standortnachteile der deutschen Reviere voll zu Lasten der Lotsen, denn im europäischen Vergleich der erzielten Brutto-Betriebseinnahme muss berücksichtigt werden, wie hoch der zu leistende Arbeitsaufwand für die Durchführung einer Lotsung ist. Dieser lässt sich realistisch im Vergleich der oben genannten Kosten in Abhängigkeit von der jeweiligen Revierlänge darstellen.



Grafik 6: Vergleich der Lotskosten pro Seemeile ausgewählter Häfen in der Nordrange

Grafik 6 veranschaulicht, dass das deutsche Lotswesen im europäischen Vergleich mit den direkten Konkurrenzhäfen extrem kostengünstig ist. Außerdem muss beachtet werden, dass in Deutschland für die aufgeführten Kosten zusätzliche Dienstleistungen wie z.B. eine Radarberatung bei Nebel erbracht werden, die in den aufgezeigten Gesamtkosten enthalten sind.“  
Auch aus reinen Kostenvergleichsbetrachtungen lässt sich kein akuter Handlungsbedarf für eine Deregulierung ableiten.

## 2. Transparenz

Ein Konflikt zwischen der Selbstverwaltung einer Bruderschaft und deren Interessenvertretung ist nicht erkennbar. Der Bundesverband der See- und Hafenslotsen ist der Vertreter der Individualinteressen des einzelnen Lotsen. Wie alle Freien Berufe haben auch die Lotsen einen Berufsverband, gerade weil nach der Meinung unserer Mitglieder die Interessen der Berufsangehörigen durch die Körperschaften nicht ausreichend vertreten werden können.

Die Transparenzempfehlungen der Monopolkommission werden längst umgesetzt. Die Aufgaben der Selbstverwaltung der Lotsen sind klar und transparent im Seelotsgesetz und in den Satzungen der einzelnen Bruderschaften geregelt. Die Hauptaufgabe der Bruderschaften, die Regelung der Dienstfolge zur Sicherstellung der ständigen Verfügbarkeit der Lotsendienste ist für die Lotsen verbindlich in der Törn- / Börtordnung geregelt. Insbesondere die Satzung und die Törn- / Börtordnung sind im Rahmen der Rechtsaufsicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung genehmigungspflichtig. Die Fortbildungsinhalte ergeben sich aus dem vom BMVBS erlassenen Fortbildungsrahmenplan. Er ist u. a. veröffentlicht in Seelotswesen, Das Regelwerk mit Erläuterungen (3. Auflage), Jörg Heinrich / Dietrich Steinicke, Erscheinungsjahr: 2011, ISBN: 978-3-87743-828-2. Der



Rahmenplan setzt die von Deutschland ratifizierte IMO-Resolution A.960 um. Jede einzelne Fortbildungsmaßnahme muss von der WSD genehmigt werden. Im Zusammenhang mit dem Informationsfreiheitsgesetz ist wohl kaum mehr Transparenz möglich.

Der Vorwurf der Transparenzdefizite im Bereich der Preisbildung ist objektiv nicht nachvollziehbar. Die Gehaltszusammensetzung ist natürlich für Freiberufler nicht darstellbar, weil die Lotsen keine Gehaltsempfänger sind. Die erste Größe, die Soll-Betriebseinnahmen, wird nach einem mit den relevanten Wirtschaftsvertretern abgestimmten Verfahren wie im Gutachten beschrieben jährlich angepasst. Die zweite Größe, die normale Inanspruchnahme, ist die normale Arbeitszeit (49 Std. pro Woche). Beide Größen zusammen ergeben den Stundensatz, der in einer Lotsstunde verdient werden soll. Diese Werte werden nach Anhörung der Bundeslotsenkammer und der Küstenländer, als Anhörung der Verbände mit den Auswirkungen auf die Lotsgeldtabellen veröffentlicht. Nach Ablauf der Anhörungsfrist werden die regionalen Arbeitskreise einberufen. Nach dieser regionalen Besprechung wird die Anpassung seitens des BMVBS festgelegt. Hierzu hört das BMVBS erneut alle Beteiligten an. Bei der Überprüfung der Einnahmen der Lotsen wird jährlich mittels Soll-Ist-Vergleich kontrolliert, ob pro Stunde bzw. pro Lotsung der Sollwert erreicht wird. Daraus ergibt sich ein rechnerischer Anpassungswert für die Lotsgeldtabelle. Dieser Wert darf eine erlaubte Schwankungsbreite von  $\pm 2,5\%$  haben. In den zurückliegenden Krisenjahren wurden rechnerisch notwendige Steigerungen nicht oder nur teilweise umgesetzt. Das Ganze wird übersichtlich in einer Tabelle dargestellt und im regionalen Arbeitskreis (reg. AK) erläutert. Diese Tabellen sind über die regionalen Wirtschaftsvertreter im reg. AK selbst den Zentralverbänden (VDR, ZDS, ZVDS) zugänglich. Mit dem Soll-Ist-Vergleich werden auch die sogenannten Mittelschiffsentwicklungen jedes Jahr wieder egalisiert. Dieses Verfahren wurde 2009 von, Herrn Immens, ehemaliger Präsident des BSHL, in einem Fachartikel in der HANSA 146. Jahrgang 2009-10 auf Seite 46 ff. ausführlich erläutert. Die in jeweiligen Lotstarifverordnung festgelegten Lotsgelder müssen im regulierten Lotswesen natürlich verbindlich bleiben. Da in diesem „Non-Profit-System“ weder Rücklagen gebildet noch Gewinne ausgeschüttet werden.

Zur Klarstellung: Die Lotsen tragen das volle Beschäftigungs- und Einnahmerisiko bei Verkehrseinbrüchen wie z. B. 2009. Hier erfolgt auch keinerlei Ausgleich.

Unfallstatistiken werden bereits geführt. Ansprechpartner sind die WSDen, die BSU, die Bundeslotsenkammer und nicht zuletzt bei den Versicherungen / P & I Clubs (Siehe detaillierte Stellungnahme zu Punkt 75).

### **3. Erweiterung der Befreiungsmöglichkeiten**

Wir begrüßen dass, die Monopolkommission einen Vorteil der Lotsenannahmepflicht anerkennt.

Durch die in Deutschland gebräuchlichen Regel zur Befreiung von der Lotsannahmepflicht, wird bei Kapitänen, welche regelmäßig ein Revier befahren genau die damals von der EU-Kommission geforderte Gelegenheit zur Lotsbefreiung geboten. Die schon vorhandenen Regelungen werden bei Weitem gar nicht ausgeschöpft. Es sind die liberalsten Regelungen in der EU und im Prinzip kann sich in vielen Revieren jeder Kapitän bis zu erheblichen Schiffgrößen befreien lassen. Zum Beispiel sind sogar auf der Kieler Förde einige „Baltic-Max“-Schiffe lotsbefreit (wie: „Aida Cara“, „Timca“, „Vera Rambow“) Nur dort wo es der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus



Sicherheitsgründen angemessen erscheint, gibt es eine revierbezogene Einschränkung in einigen Schiffsgrößenparametern wie Länge, Breite oder Tiefgang.

Der Beruf des Lotsen ist geprägt durch die Revierkenntnisse, durch Kenntnisse des Verkehrsablaufs und deren Planung, durch genaue Abschätzung der Manövriermöglichkeiten aller Verkehrsteilnehmer durch seine spezialisierten schiffahrtskundlichen Kenntnisse und Fertigkeiten, die sich auf das Manövrieren im engen, stark befahrenen Fahrwasser unter dem Einfluss hydrodynamischer Effekte und das Manövrieren (An- und Ablegen) auf engstem Raum. Die Informationsasymmetrien lassen sich nicht nur auf die Revierkenntnisse reduzieren. Darüber hinaus gibt es Fertigungsasymmetrien im Shiphandling und speziell dem Umgang mit Manövrierassistenz (Schlepper, Festmacher, Leinenboote) und Informationsasymmetrien bei Kenntnissen über das Manöviervverhalten aller Verkehrsteilnehmer. Alle diese zusätzlichen Kenntnisse und Fertigkeiten erwirbt ein Lotse nach einer 8 monatigen intensiven Zusatzausbildung. Nach der Bestallung setzt sich die Vertiefung der Ausbildungsinhalte beim Durchlaufen einer mehrjährigen stufenweisen Größenbeschränkung fort.

Diese Phase wird intensiv von Weiterbildungsmaßnahmen nach den von der WSD genehmigten Weiterbildungen auf der Grundlage des Weiterbildungsrahmenplans des BMVBS begleitet.

Die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht kann deshalb wie bisher lediglich nur eine Ausnahmeregelung bleiben. Die Befreiung wird in Abhängigkeit von der Schiffsgröße, der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche und Manövermöglichkeiten des Schiffes und unter Berücksichtigung weiterer sicherheitsrelevanter Umstände seitens der WSV gewährt und kann zur Gefahrenabwehr jederzeit von der Verkehrszentrale widerrufen werden. Die Befreiungsregeln befinden sich in den öffentlichen Lotsverordnungen.

Die von der Monopolkommission angeführten modernen Navigationstechnologien sind nicht homogen in der Schifffahrt eingeführt. Verpflichtende Ausrüstungsstandards bedeuten in der internationalen Schifffahrt Minimumstandards mit sehr langen Übergangsfristen. Deshalb ist es für den Lotsen nicht ungewöhnlich, wenn er an einem Tag 30 Jahre Brückentechnologie begegnet. Das ist kein Vergleich mit deckungsgleichen Cockpitausrüstungen in der Luftfahrt. Wir Lotsen stellen immer wieder fest, dass die Besatzungen nur unzureichend mit den modernen Geräten umgehen können, es zu Fehlbedienungen kommt bzw. dass sie mit der Informations- und Alarmflut schlicht überfordert sind. Durch die kritiklose Technologiegläubigkeit werden offensichtliche Fehler nicht oder nicht rechtzeitig erkannt. Diese Defizite und der Schulungsbedarf wurden auch durch die IMO festgestellt und finden ihren Niederschlag in den STCW Manila Amendments, die erst noch in den Flaggenstaaten umgesetzt werden müssen.

Aus der vermeintlich besseren Brückenausrüstung einen Verzicht der Lotsannahmepflicht abzuleiten wäre auch noch aus einem weiteren Grund fatal. Der Lotse erfüllt innerhalb des Brückenteams auch die Aufgabe eines Risikokontrollgliedes für den Kapitän bzw. verantwortlichen Wachoffizier. Die Wichtigkeit einer solchen Funktion zeigen die Schiffskatastrophen von „Costa Concordia“ in Italien und „Rena“ in Neuseeland. Die Kosten eines



solchen Unfalls und die Folgen für die Umwelt, und der Verlust an Menschenleben sind trotz Haftung des Reeders nicht finanziell kompensierbar.

Durch den fehlenden German Pilot Test (GPT) beim Kapitän ist noch nicht einmal sichergestellt, dass die geistigen/psychologischen Fähigkeiten gegenüber dem Lotsen gleichwertig vorhanden sind. Mit diesem Test wurden z.B. schon Kapitäne von Kreuzfahrtschiffen aussortiert, weil sie diese Mindestvoraussetzungen für den Lotseberuf nicht erfüllen konnten.

Das Bild bei den Brückenbesatzungen ist sehr unterschiedlich, um so mehr da die Qualifikation trotz internationaler Harmonisierungsbemühungen immer noch extrem von einander abweicht. Im nautischen und im technischen Bereich macht sich der Nachwuchsmangel und die veränderte Qualität sehr negativ bemerkbar. Dieser nautische Fachkräftemangel wurde erst wieder kürzlich international von Faststream untersucht (THB 18.07.2012, S. 2)

Ein wichtiger Unterschied zwischen dem befreiten Kapitän und dem Lotsen liegt in der Unabhängigkeit des Lotsen. Ein freifahrender Kapitän hat für seine Belange und sein Schiff lediglich ausreichende Revierkenntnisse und handelt nur im Interesse für sein Schiff.

Wegen der Auslastung der Reviere und immer größeren Schiffsgrößen können wir aus fachlichen Gründen keine Erweiterung der Befreiungsmöglichkeiten befürworten. Die im Safe Manning Certificate festgelegte Fahrbesatzung von A nach B im normalen Bordbetrieb kann die vorgeschriebenen Mindestruhezeiten heute gerade im Kurzstreckenverkehr kaum einhalten und Ruhezeiten würden durch die Lotsbefreiungen auf vielen Schiffen wahrscheinlich unterschritten werden (Siehe Anmerkungen zu Punkt 84 in der detaillierten Stellungnahme!).

Hier würde dem Kapitän / der Besatzung eine zusätzliche Arbeitslast aufgebürdet, die nicht mit dem Minimum Safe Manning Certificate (SMC) zusammenpasst, das nur für „Safe Navigation“ von A nach B und nicht für „Safe Operation of the Vessel“ gedacht ist.

Das deutsche Lotswesen regt an, die bisherigen Regelbefreiungsmöglichkeiten ab 90 m bis 120 m durch eine Antragsbefreiung zu ersetzen. Die Prüfungsbedingungen sind den neuen Gegebenheiten (Verkehrszunahme) qualitätssichernd zu verschärfen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das nautischen Führungspersonal in den letzten Jahren nicht gerade besser geworden ist.

#### **4. Reviersprache Englisch**

Die Mopoko hat die erforderlichen deutschen Sprachkenntnisse eines Lotsenbewerbers mit einer von ihr favorisierten Reviersprache Englisch vermischt. Der Lotse spricht selbstverständlich Englisch. Aber er arbeitet an der Schnittstelle zwischen Deutsch und Englisch.

Es gibt zur Zeit nur die Reviersprache Deutsch nicht Deutsch / Englisch. Englisch wird nur von den Lotsen bei Bedarf genutzt. Ansonsten würden die Revierfunkkanäle schnell überlastet sein. Die Reviersprache von Deutsch auf Englisch und Deutsch zu ändern hätte zunächst nichts mit der Notwendigkeit zu tun, dass ein im Verkehrssystem eingebundener deutscher Lotse für seine hoheitlichen Aufgaben die deutsche Sprache beherrschen muss. Lotsen müssen Deutsch und Englisch



beherrschen, dies wird auch zu Recht vom ausländischen Bewerber verlangt. Mittlerweile gibt es in Deutschland sowohl Lotsen mit Migrationshintergrund als auch EU Bürger. Die Beherrschung der deutschen Sprache gilt nicht nur für Lotsen sondern auch für Beamte und in anderen Berufsgruppen. Dies gilt erst recht für Berufe die hoheitliche Aufgaben in Deutschland erfüllen, weil Deutsch nun einmal die Amts- und Geschäftssprache ist.

In Australien hatte gerade der Mangel an guten englischsprachigen Nautikern zu Nachwuchsproblemen bei den Lotsen geführt. Hier geht man zukünftig reedereunabhängigere Wege bei der Nachwuchsgewinnung. Die von der Mopoko beabsichtigten besseren Markteintrittschancen für nicht deutsche Lotsenanwärter würde also so oder so kaum Wirkung entfalten.

(Siehe Anmerkungen zu Punkt 76 und 80 in der detaillierten Stellungnahme)

Das Notfall- und Sicherheitssystem für die Reviere ist national aufgebaut und greift auf eine Vielzahl von Behörden, Organisationen und Hilfskräfte zurück die nahezu ausschließlich in Deutsch kommunizieren. Schifffahrtspolizeiliche Anweisungen müssen in der Amtssprache erfolgen. Der Verzicht auf ausreichende deutsche Sprachkenntnisse bei den Freifahrern wäre die Aufhebung der deutschen Reviersprache.

In den Revieren befinden sich viele rein nationale Verkehrsteilnehmer (Kleinschifffahrt, Arbeitsfahrzeuge, Binnenschifffahrt, Fischereifahrzeuge und Sportschifffahrt sowie Ausflugschifffahrt) für die die englische Sprache keine Voraussetzung ist. Bedingt durch die sehr liberalen Freifahrerregelungen muss sich der Freifahrer auch mit diesen Verkehrsgruppen bei Bedarf direkt verständigen können.

Für nationale Patente (Kapt AN) wird lediglich eine Ausbildungszeit von 20 Stunden im Fach Englisch (nur **Standard Marine Communication Phrases SMCP** ) unterrichtet. In Sportschifffahrt werden lediglich Not- und Dringlichkeitsmeldungen auf Englisch abgeprüft.

Keine ausreichenden deutschen Sprachkenntnisse der Kapitäne bedeuten nicht automatisch gute Englischkenntnisse. Im internationalen Bereich bestehen immer noch keine homogenen Englischkenntnisse, selbst die sehr einfachen SMCP werden nicht vollständig beherrscht und werden auch nicht benutzt. Es ist bekannt, dass die Arbeitssprache Englisch an Bord vieler Schiffe nicht eingehalten wird (ISM Detention Reports, Berichte der Flaggenstaaten oder Hafenstaaten Kontrollen). Dies deckt sich auch mit den Erfahrungen der Lotsen und den Mitarbeitern der Verkehrszentralen. Beispiel: Deutscher Reeder, Antigua Flagge, dänischer Charterer, Arbeitssprache Englisch, Russische Offiziere und asiatische Mischbesatzungen: Brückensprache Russisch!).

Die Defizite in der englischen Sprache wurden inzwischen erkannt und durch die **Manila STCW Amendments** international in der Ausbildung eingefordert. Diese Standards werden aber erst jetzt mit Übergangsfristen an den Seefahrtsschulen umgesetzt. Es kann frühestens in einigen Jahren geprüft werden, ob die Maßnahmen auch Ihre Wirkung in Seefahrt entfalten.

Die Standard Marine Communication Phrases SMCP eignen sich nicht für eine komplexe Verständigung wie z. B Verkehrsabsprachen im notwendigen operativen Bereich der Reviere.

Die derzeitigen Regelungen zur Befreiung von der Lotsenannahme halten wir auch in Bezug auf die Forderung nach deutschen Sprachkenntnissen zusätzlich zu Englisch für fachlich gerechtfertigt und sachgerecht.





Da die Diskussion um das Lotswesen vor dem Hintergrund einer starken Auslastung und gleichzeitigem Nachwuchsmangel in Deutschland und in der EU stattfindet, stellt sich die grundsätzliche Frage woher das benötigte Personal für die von der Mopoko vorgeschlagen höheren Zulassungen qualifizierter, erfahrener und gut geeigneter Nautiker kommen sollen. Gerade bei mehreren Anbietern führt dies bei der Aufrechterhaltung der ständigen Verfügbarkeit 24 Stunden /an 7 Tagen in der Woche /an 365 Tagen im Jahr zu einem größeren Personalbedarf wie vorher.

Im Zuge einer Ausweitung der Freifahrerregelung würde es als Nebeneffekt zu einer kleineren Grundauslastung der Lotsdienste kommen. Gleichzeitig müsste bei unveränderten Ansprüchen an die ständige Verfügbarkeit trotzdem die gleiche Anzahl von Lotsen zur Abdeckung der dann höheren Spitzenlasten vorgehalten werden. Bei bestimmten Wetterbedingungen nehmen auch die Freifahrer einen Lotsen. Oder sie nehmen einen Lotsen, weil die Arbeitsbeanspruchung im Kurzstreckenverkehr in bestimmten Phasen zu hoch ist und zur Einhaltung der Ruhezeiten der Kapitän nicht freifahren kann oder darf. Dadurch wird das bestehende System für alle anderen kostenaufwendiger.

Die Attraktivität des Lotsen-Berufes spielt bei der Nachwuchsgewinnung in Zeiten des Fachkräftemangels eine große Rolle. Dieser Gesichtspunkt wurde bei den Betrachtungen der Monopolkommission nicht berücksichtigt. Der Verband der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere, genauso wie der BSHL wurden von der Mopoko für die Erstellung des Hauptgutachtens nicht angehört. Dies führte leider fast zwangsläufig bei den Schlussfolgerungen des Gutachters zu sehr einseitigen und teilweise falschen Ergebnissen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Jürgen Bootsmann-Gäbler  
Präsident