



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

SDN-Pressestelle
pressestelle@sdn-web.de
www.sdn-web.de

Husum/Oldenburg, 20.05.2019

Nordseeschützer unterstützen Forderungen der Nautikervereine

Die SDN begrüßt das aktuelle Positionspapier von neun Nautischen Vereinen, die unter Federführung des Nautischen Vereins zu Kiel die „Einbindung der deutschen Lotsen in die Notfall-Konzepte des Havariekommandos“ fordern.

(4539 Anschläge Haupttext)

Husum/Oldenburg. Der schwere Seeunfall des Massengutfrachters GLORY AMSTERDAM am 29. Oktober 2017, bei dem das Schiff ungehindert über zwölf Stunden hinweg verdriftete und letztlich rund 1,5 Kilometer vor Langeoog strandete, stellt 20 Jahre nach der PALLAS-Havarie einen neuen Markierungspunkt mangelnder praktischer Schutzkonzepte an den deutschen Küsten dar. Einzig der Tide, dem weichen Sand sowie dem Doppelboden im Tankbereich des Havaristen ist zu verdanken, dass dabei keine größeren Umweltschäden entstanden.

Scheinbar eindeutige Ursachen für das große Scheitern sind wohl zu einem wesentlichen Teil Sprach-, Verständigungs- und Verständnisprobleme zwischen der Besatzung des Havaristen und allen anderen beteiligten deutschen Stellen. Dem im März 2019 veröffentlichten Unfallbericht ist vor allem zu entnehmen, dass es dem chinesischen Kapitän stressbedingt an der Fähigkeit mangelte, allgemeinverständlich (inhaltlich und phonetisch) in englischer Sprache zu kommunizieren. Somit sei er nicht in der Lage gewesen, den Sinn und Zweck der seitens der deutschen Stellen angekündigten Maßnahmen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht zu verstehen.

Aus Sicht der **Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. (SDN)** stellt sich dazu wie von selbst die zwingende Frage, wie mit solchen oder ähnlichen Fällen zukünftig an der deutschen Küste umgegangen werden soll. Es gibt sicher noch viele andere Kapitäne und Schiffsbesatzungen, die in außerordentlicher Stresssituation vielleicht nicht richtig reagieren – sei es aufgrund seemännischer Unzulänglichkeiten, Versicherungsfragen oder gar böser Absicht. Das negative Resultat wäre für die Küste und ihren Lebensraum Wattenmeer immer dasselbe.

Somit interessiert Dieter Harrsen, SDN-Vorsitzender und nordfriesischer Landrat, welche Lehren aus der Havarie gezogen werden, insbesondere in Bezug auf die Nutzung effektiver Kompetenzen. „Ist das Havariekommando (HK), die staatlicherseits stets hoch gelobte Stelle zur Bewältigung komplexer Schadenslagen auf See und an der Küste, bestens mit Material, Technik und Personal ausgestattet? Nein“, stellt er fest. Vielmehr würden jederzeit verfügbare Fachkompetenzen vom Havariekommando praktisch nie hinzugezogen – die rund 800 im hoheitlichen Auftrag und unter staatlicher Aufsicht tätigen deutschen Lotsen. Und das, obwohl gerade sie als nautische Fachleute darauf trainiert und darin erfahren sind, mit allen Schiffsführungen, unabhängig von deren englischen Sprachkenntnissen, gerade in nautisch extremen Situationen eindeutig professionell und auf Augenhöhe zu kommunizieren – für Dieter Harrsen ein leichtsinniges Verhalten zu Lasten der Küste. Aus seiner Sicht hätte ein frühzeitiger Bordeinsatz eines Seelotsen das Kommunikationsproblem zwischen der GLORY AMSTERDAM und den Landstellen weitgehend aufheben können und damit die spätere Strandung vor Langeoog wahrscheinlich verhindert.

Somit begrüßt die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste als kommunaler Umweltverband ausdrücklich das aktuelle Positionspapier von neun Nautischen Vereinen, die unter Federführung



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

des Nautischen Vereins zu Kiel die Einbindung der deutschen Lotsen in die Notfall-Konzepte des Havariekommandos fordern.

Im Einzelnen weisen die Nautiker in ihrem Papier darauf hin, dass es für die Lotsen als "Koordinatoren und Kommunikatoren" zum alltäglichen Ablauf gehört – und gerade auch in nautischen Extremsituationen – "die Strukturen des deutschen Verkehrssicherungssystems zu erläutern und die jeweiligen Kompetenzen eindeutig zu übermitteln". Zudem würden Lotsen gegenüber den Schiffsführungen auf "nautischer Augenhöhe" agieren und würden von ihnen im Allgemeinen in ihrer fachlichen Kompetenz voll akzeptiert. Zudem weisen sie darauf hin, dass die Lotsenversetzungen per Hubschrauber in der Deutschen Bucht "mit einer unter allen Bedingungen geschulten Crew und seit Jahren unfallfrei" durchgeführt werden. Und auch die funk- wie lagetechnische Ausstattung der Lotsen umfasse sowohl die modernsten UKW-Seefunkgeräte mit der maximal erlaubten Sendeleistung als auch eine moderne "Portable Pilot Unit", mit der unabhängig von den Bordsystemen alle Lagedetails erfasst und kommuniziert werden können.

Die Lotsen bringen somit genau die personelle und technische Kompetenz mit, die es bei der Havarie der GLORY AMSTERDAM nur eingeschränkt gab und wahrscheinlich zur Verhinderung der Strandung wesentlich beigetragen hätte. Bleibt somit aus Sicht der SDN die dringende Forderung, die Lotsen in das Notfall- und Einsatzkonzept des Havariekommandos fest einzubinden.

Mit freundlicher Bitte um Veröffentlichung,

SDN Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

- Pressestelle -

Peter Andryszak

pressestelle@sdn-web.de

0172-4363439 (in dringenden Fällen)

www.sdn-web.de

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. (SDN)

ist ein überregionaler und gemeinnütziger Umweltschutz-Dachverband, der 1973 ins Leben gerufen wurde und sich seitdem sachlich-fachlich und partei-übergreifend für den Schutz der Nordsee als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum engagiert. Sie dient rund 200 Kommunen, Landkreisen, Naturschutzvereinen, Instituten, Verbänden und Einzelmitgliedern als Sprachrohr. Gemeinsames Ziel: die Eigenarten und Schönheiten der Nordsee, des Wattenmeeres und der angrenzenden Küste vor schädigenden Eingriffen durch den Menschen zu schützen und Probleme des Nordseeschutzes einer Lösung zuzuführen.

Einige Maßnahmen der letzten Jahrzehnte, bei denen die SDN als Lobbyverband die Belange der Küste vertreten hat und die inzwischen als weitgehend abgearbeitet gelten dürfen, sind die Dünnsäure-, Abfall-, und Klärschlammverklappung, die Anschaffung moderner Notschlepper, das Notschleppkonzept, Antifouling, Luftüberwachung, Ballastwasser, Tankreinigung, MARPOL I bis IV, u.a.m.

Die SDN ist Mitglied der KIMO International: <http://www.kimointernational.org>