

Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V.

Ständiger Fachausschuss

Arbeitskreis Sicherheit auf See und an Bord

Strandung der MS Glory Amsterdam

Der Bulk Carrier MS Glory Amsterdam strandete am 29. Oktober 2017 gegen 18.00 Uhr ca. 1,6 Seemeilen nördlich der Nordseeinsel Langeoog nachdem er am frühen Morgen des Unfalltages von seiner ca. 18.5 Seemeilen weiter nördlich liegenden Reede vertrieben war.

Der Unfallhergang wurde umfänglich von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) beleuchtet. Die BSU hat aufgrund des Geschehens Sicherheitsempfehlungen entwickelt, die vom Deutschen Nautischen Verein geteilt werden.

Darüber hinaus empfiehlt der Deutsche Nautische Verein zur Vermeidung vergleichbarer Szenarien

- Das Aufwischen von Personen, die von einem Notschlepper auf einen Havaristen transportiert werden sollen, sollte erheblich öfter bei verschiedenen und auch bei Schlechtwetterlagen – ggf. mit Dummies - geübt werden
- Die internationalen Regeln müssen sicherstellen, dass die Manövrierfähigkeit von Schiffen auch bei Schlechtwetterlagen durch eine ausreichende Maschinenleistung gewährleistet ist. Der Deutsche Nautische Verein unterstützt die Bemühungen einzelner Mitgliedsstaaten in der International Maritime Organisation (IMO) die geltenden Regeln zur Energieeffizienz von Schiffsmotoren zu ergänzen.
- Die angemessene personelle und sachliche Ausstattung des Havariekommandos ist schnellstmöglich zu vervollständigen.
- Der DNV schließt sich der Meinung in dem gesonderten Positionspapier des „Nautischen Vereins zu Kiel“ an, dass zur Beseitigung der Defizite in der Kommunikation mit der Schiffsführung eines Havaristen und eine fachgerechte Einschätzung der Situation an Bord des Havaristen mit der Einbindung freiwilliger Lotsen durch das Havariekommando optimiert werden kann; und die Lotsen deshalb grundsätzlich in die Notfallkonzepte des Havariekommandos einzubinden sind.
- Deutschland sollte sich bei der IMO für eine weltweite Verpflichtung zur Anbringung einer graphischen Darstellung der geeigneten Befestigungspunkte für Schlepplein an Vorder- und Achterdeck gemäß den Emergency Towing Procedures auf der Brücke von Seeschiffen sowie für eine Ausrüstungspflicht über sogenannte Emergency Towing Systems (feste Notschleppvorrichtungen) analog zu Tankern ab 20.000 BRZ einsetzen.