



# NAUTISCHER VEREIN ZU KIEL

VON 1869 E.V.

Mit der Unterstützung von:

Nautischer Verein Niedersachsen e.V. von 1865  
Nautischer Verein Nordfriesland e.V.  
Nautischer Verein Lübeck e.V.  
Nautischer Verein Niederelbe  
Nautischer Verein Wilhelmshaven-Jade e.V.  
Nautischer Verein zu Hamburg  
Nautischer Verein Cuxhaven  
Nautischer Verein zu Bremen e.V.

## Positionspapier

Kiel, den 13.05.2019

Vorschlag der Nautischen Vereine:

### **Einbindung der deutschen Lotsen in die Notfall-Konzepte des Havariekommando**

**Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat nunmehr den Untersuchungsbericht zur Strandung des Frachters „Glory Amsterdam“ am 29.10.2017 vor Langeoog vorgelegt. Abgesehen von vielen verschiedenen Faktoren, die letztendlich zur Strandung führten ist deutlich erkennbar, dass massive Kommunikationsdefizite zwischen der Besatzung und den beteiligten Behörden den weiteren Verlauf der Ereignisse drastisch beeinflusst haben. Die genannten Nautischen Vereine schlagen deshalb vor, die hohe jederzeit verfügbare Fachkompetenz der deutschen Lotsen als Fachberater in das Training und die Strategie bei zukünftigen Havarien einzubinden.**

Die bisherigen Einsatzkonzepte sehen vor, dass die Kommunikation mit der Schiffsführung eines Havaristen über Funk zwischen der jeweiligen Verkehrszentrale (VKZ) und dem OSC abgewickelt wird. Auch wenn im vorliegenden Fall die Defizite bei der Kommunikation in englischer Sprache extrem waren, bleiben für internationale Schiffsführungen zusätzlich die Probleme beim Verständnis der nationalen Abläufe und Strukturen des Unfallmanagements. Diese zu vermitteln, ist unter extremen Bedingungen über Funk schwierig<sup>1</sup>.

Deshalb ist in den Einsatzkonzepten vorgesehen, ein „Boarding Team“ auf dem Havaristen abzusetzen, welches die Schiffsführung einerseits bei der seemännischen Handhabung der Abläufe unterstützt, andererseits aber auch eine direkte einwandfreie Kommunikation der Einsatzkräfte mit der Schiffsführung garantiert. Auch wenn im vorliegenden Fall der Einsatz des „Boarding Teams“ scheiterte und daraus die BSU die Konsequenz eines landgestützten Boarding Teams ableitet, bleibt festzustellen, dass die Zeitspanne von über fünf Stunden<sup>2</sup> bis zum Eintreffen des Hubschraubers für den Einsatz als viel zu lang betrachtet werden muss.

<sup>1</sup> Siehe dazu auch Fußnote Nr. 76 auf Seite 130 im Unfallbericht und auf Seite 155

<sup>2</sup> Erkennbarkeit der Notlage um 06.18 Uhr nach Notmeldung des Kapitäns; um 11.20 Uhr erreicht der Hubschrauber das Einsatzgebiet zur Aufnahme des „Boarding Teams“

Nautischer Verein zu Kiel von 1869 e.V.

Geschäftsstelle: c/o Sartori & Berger, Wall 47/51, 24103 Kiel – Telefon: +49 (0)431 9 81-0, Telefax: +49 (0)431 9 61 08, Email: info@nautischer-verein-kiel.de

Vorstand:

Kapt. Hans-Hermann Lückert (Vorsitzender), Kapt. Ingo Berger (1. stellv. Vorsitzender), Kapt. Gerald Immens (2. stellv. Vorsitzender)  
Stefan Mathias (Schatzmeister), Arne Liemann (Schriftführer)

Amtsgericht Kiel VR 2154 – Förde Sparkasse BIC: NOLADE21KIE | IBAN: DE88210501700091005140

Bereits in dieser langen Phase gab es entscheidende Missverständnisse im Verlauf der Kommunikation (Zustand der Hauptmaschine und des Ruders, Slippen oder Fieren des Ankers, Funktion des Notschleppers, Rechtsverbindlichkeit der Anweisungen der VKZ, Funktion des „Boarding Teams“, Rolle des HK und vieles mehr). Diese Unklarheiten hätten in jedem Falle durch einen fachlich kompetenten Berater wie z.B. einen deutschen Lotsen auf der Brücke der „Glory Amsterdam“ verhindert werden können.

Die Nautischen Vereine stellen dazu fest:

1. Es gehört zur Kernkompetenz der deutschen Lotsen, mit allen Schiffsführungen unabhängig von deren englischen Sprachkenntnissen gerade in nautischen Extremsituationen eindeutig auf professioneller Ebene zu kommunizieren. In ihrer Rolle als quasi „Kordinator und Kommunikator“ gehört es dabei zum täglichen Ablauf, die Strukturen des deutschen Verkehrssicherungssystems zu erläutern und die jeweiligen Kompetenzen eindeutig zu übermitteln.
2. Die Schiffsführungen vertrauen im Allgemeinen dem Rat eines Lotsen und erkennen diesen als Partner auf „nautischer Augenhöhe“ in der fachlichen Kompetenz an. Es dürfte kaum vorkommen, dass der Kapitän die Annahme eines (oder besser zweier) Lotsen wie im Fall des ihm unbekanntes „Boarding Teams“ abgelehnt hätte.
3. Die ca. 800 deutschen Lotsen üben ihre Tätigkeit im „hoheitlichen Auftrag unter staatlicher Aufsicht“ aus und sind somit für die beteiligten Behörden gleichfalls ein anerkannter Ansprechpartner. An der gesamten deutschen Küste stehen 24/7 ortskundige Lotsen in ausreichender Zahl zur Verfügung. Es könnten revierbezogen durch das Havariekommando speziell ausgebildete Gruppen von freiwilligen Lotsen als Fachberater in behördlichem Auftrag zusammengestellt werden, damit in kürzester Abrufzeit diese Kompetenz zur Verfügung steht.
4. Die BSU hat gemäß Bericht<sup>3</sup> „mit Verwunderung Berichte zur Kenntnis genommen“, dass in dem gleichen Zeitraum der Havarie mehrere Lotsenversetzungen per Helikopter in der Deutschen Bucht problemlos abgewickelt wurden, obwohl dies gemäß entsprechender Verordnungen nicht statthaft gewesen wäre. Es sollte zur Kenntnis genommen werden, dass die Helikopter-Versetzungen im Lotswesen mit einer unter allen Bedingungen geschulten Crew und seit Jahren unfallfrei durchgeführt werden. Ob und unter welchen Bedingungen ein Abwischen von der Besatzung des Helikopters oder den beteiligten Lotsen abgelehnt wird, sollte durch deren Situationseinschätzung und nicht eine Verordnung geregelt werden. In enger Anlehnung an die täglichen Verfahren im Lotsenversetzwesen sollten deshalb die Versetzhubschrauber und deren Besatzungen für den umgehenden Einsatz genutzt werden. Ziel sollte es sein, in den deutschen Küstengewässern innerhalb einer Stunde einen Lotsen als Berater für die Kommunikation und Koordination auf einem Havaristen absetzen zu können.
5. Im Untersuchungsbericht wird die mangelhafte Ausrüstung des „Boarding Teams“ thematisiert<sup>4</sup>. Alle Lotsen verfügen in ihrer persönlichen Ausrüstung über die modernsten UKW-Seefunkgeräte mit der höchsten erlaubten Sendeleistung und zusätzlich über eine moderne „Portable Pilot Unit“ mit der unabhängig von den Bordsystemen alle Lagedetails erfasst und mit dem OSC auch über Dateien kommuniziert werden könnte.

Verantwortlich:

Kapt. Hans-Hermann Lückert, Vorsitzender des NV zu Kiel

Mobil: 0171-3385839

---

<sup>3</sup> Unfallbericht Seite 120

<sup>4</sup> Unfallbericht Seite 176 Absatz 5.4