



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Untersuchungsbericht 408/17

Schwerer Seeunfall

**Strandung des Bulkcarriers
MS GLORY AMSTERDAM
am 29. Oktober 2017 ca. 1,6 sm nördlich der
Nordseeinsel Langeoog**

6. März 2019

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz - SUG) durchgeführt. Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen (§ 9 Abs. 2 SUG).

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang-bsu@bsh.de



Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG	8
2	FAKTEN	11
2.1	Foto MS GLORY AMSTERDAM	11
2.2	Schiffsdaten MS GLORY AMSTERDAM	11
2.3	Reisedaten	12
2.4	Angaben zum Unfall	12
2.5	Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen	14
3	UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG	15
3.1	Unfallhergang	15
3.1.1	Vorbemerkungen	15
3.1.2	Geschehen bis zum Beginn des Vertreibens	16
3.1.3	Geschehen nach dem Beginn des Vertreibens bis zum Stranden	17
3.1.3.1	Verlauf bis zur Übernahme der Gesamteinsatzleitung durch HK	17
3.1.3.2	Verlauf nach der Übernahme der Gesamteinsatzleitung durch HK	22
3.1.4	Geschehen nach dem Stranden	38
3.2	Unfallfolgen	41
3.2.1	Schäden am Schiff	41
3.2.2	Personen-/Umweltschäden	43
3.3	Untersuchung	44
3.3.1	Verlauf, Quellen, wesentliche Inhalte	44
3.3.2	MS GLORY AMSTERDAM (Basisinformationen)	47
3.3.2.1	Zustand des Schiffes	47
3.3.2.2	Besatzung / Bordsprache / Qualifikation des Kapitäns	47
3.3.3	Beschreibung des Unfallgebiets	48
3.3.4	Witterungsbedingungen (DWD-Gutachten)	48
3.3.5	Detaillierte Rekonstruktion der Geschehensabläufe am Unfalltag	56
3.3.5.1	Vorbemerkungen	56
3.3.5.2	Protokoll der Funkkommunikation und der Kommunikation an Bord der GLORY AMSTERDAM	56
3.3.6	Anforderung eines Assistenzschleppers durch die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM	76
3.3.7	Einsatz der Assistenzschlepper BUGSIER 9, BUGSIER 10, JADE	79
3.3.8	Havariekommando / Notschleppkonzept (Basisinformationen)	80
3.3.8.1	Vorbemerkungen	80
3.3.8.2	Rechtliche Grundlagen / Befugnisse des HK	81
3.3.8.3	Notschleppkonzept	85
3.3.9	Havariekommando - Gesamteinsatzleitung am Unfalltag	88
3.3.9.1	Vorbemerkungen	88
3.3.9.2	Beginn / zeitlicher und inhaltlicher Verlauf Einsatzleitung des HK	88
3.3.9.3	Heranführung des Boarding Teams Ostsee	103
3.3.10	Einsatz des Notschleppers NORDIC am Unfalltag	105
3.3.10.1	Vorbemerkungen	105
3.3.10.2	Auftragserteilung	105
3.3.10.3	Agieren vor Ort	106

3.3.10.4	Beschreibung des Leinenhandlings zum Herstellen einer Schleppverbindung.....	112
3.3.10.5	Verdacht der mutwilligen Verhinderung der Herstellung einer Schleppverbindung seitens der Besatzung der GLORY AMSTERDAM.....	113
3.3.10.6	Eignung der Notschleppers NORDIC zu Übernahme von Personen via Hubschrauber	117
3.3.10.7	Äußeres Erscheinungsbild der NORDIC	121
3.3.11	Einsatz des Notschleppers MELLUM	123
3.3.12	Boarding Team Ostsee	125
3.3.12.1	Vorbemerkungen.....	125
3.3.12.2	Organisatorische und operative Hintergrundinformationen	125
3.3.12.3	Einzelheiten zum Einsatz des Boarding Teams am Unfalltag	127
3.3.13	Hubschraubereinsätze der Bundespolizei am Unfalltag	131
3.3.13.1	Vorbemerkungen.....	131
3.3.13.2	Gespräch der BSU mit der Bundespolizei	132
3.3.13.3	Ergänzender Fragenkatalog der BSU an die Bundespolizei	136
3.3.13.4	Fragenkatalog des HK an die Bundespolizei.....	143
3.3.14	Manövrierverhalten der GLORY AMSTERDAM / Ankerhandlung	145
3.3.14.1	Vorbemerkungen.....	145
3.3.14.2	Motorisierung / Manövrierfähigkeit des Havaristen.....	146
3.3.14.3	Ankerhandlung	149
3.3.15	Schiffsdatenschreiber (VDR) der GLORY AMSTERDAM	152
4	AUSWERTUNG	153
4.1	Chronologie des Unfallhergangs	153
4.2	Scheitern der Notschleppversuche.....	154
4.2.1	Vorbemerkungen.....	154
4.2.2	Falsche Interpretation des Agierens der NORDIC durch die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM.....	154
4.2.3	Sprachliche Defizite an Bord der GLORY AMSTERDAM.....	154
4.2.4	Seemännische Defizite an Bord der GLORY AMSTERDAM.....	155
4.2.5	Eignung des Notschleppers NORDIC als Basis für ein Boarding Team.....	156
4.2.6	Krisenmanagement des Havariekommandos.....	157
4.2.6.1	Teilnahme des HK am UKW-Funkverkehr.....	159
4.2.6.2	Zugriffsmöglichkeiten des HK auf AIS-Daten und Radaraufzeichnungen	160
4.2.6.3	Rechtliche Befugnisse des HK	163
4.2.6.4	Zugriffsmöglichkeiten des HK auf Fahrzeuge der WSV, hier: NEUWERK.....	164
4.2.6.5	OSC-Funktion.....	166
4.2.7	Einsatz des Boarding Teams Ostsee	167
4.2.7.1	Vorbemerkungen.....	167
4.2.7.2	Briefing des Boarding Teams	167
4.2.7.3	Kommunikation Notschlepper / HK - Boarding Team nach der Ankunft auf dem Havaristen	168
4.2.8	Hieven oder Slippen der Anker als Mittel zur Krisenbewältigung	168
4.2.8.1	Vorbemerkungen.....	168

4.2.8.2	Zurückhaltung der Vzk / des HK bzgl. der Verfügung an den Havaristen, seine Anker zu hieven bzw. zu slippen.....	169
4.2.8.3	Motivlage der Schiffsführung des Havaristen	169
4.2.9	Manövrierfähigkeit der GLORY AMSTERDAM.....	170
5	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	173
5.1	Äußerliche Erkennbarkeit der als Notschlepper eingesetzten Fahrzeuge; Verwendung des Begriffes „Boarding Team“	173
5.2	Stationierung eines Boarding Teams Nordsee an Land	174
5.3	Briefing Boarding Team.....	175
5.4	Kommunikationswege / Technische Ausstattung Boarding Team....	176
5.5	Briefing des Havaristen	176
5.6	Sachliche Ausstattung des HK	177
5.7	Personelle Ausstattung des HK.....	178
5.8	Rechtliche Befugnisse des HK	178
5.9	Zugriffsmöglichkeiten des HK auf Fahrzeuge der GDWS	179
5.10	Zusammenarbeit HK / GDWS	180
5.11	Manövrierfähigkeit großer Schiffe vs. Umweltauflagen	180
5.12	Abläufe an Bord der GLORY AMSTERDAM am Unfalltag	181
6	DURCHGEFÜHRTE MAßNAHMEN	183
6.1	Verfügung der GDWS	183
6.2	Organisatorische Maßnahmen des BMVI.....	184
6.2.1	Stationierung eines Boarding Teams Nordsee an Land / Verbesserung des Einsatzkonzeptes der Notschlepper	184
6.2.2	Personelle Ausstattung des HK.....	185
6.3	Maßnahmen der Reederei der GLORY AMSTERDAM	186
7	SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN	187
7.1	BMVI	187
7.1.1	Äußerliche Erkennbarkeit der als Notschlepper eingesetzten Fahrzeuge	187
7.1.2	Ersetzung des Begriffs Boarding Team	187
7.1.3	Sachliche Ausstattung des Havariekommandos (HK)	187
7.1.4	Rechtliche Befugnisse des Havariekommandos (HK)	188
7.1.5	Sachliche Ausstattung der Boarding Teams.....	188
7.2	BMVI / GDWS - Zugriffsmöglichkeiten des Havariekommandos auf die Mehrzweckschiffe der WSV	188
7.3	Havariekommando (HK)	188
7.3.1	Briefing des Havaristen	188
7.3.2	Briefing des Boarding Teams	189
7.3.3	Kommunikation mit dem Boarding Team	189
7.4	BMVI	189
7.5	Reederei der GLORY AMSTERDAM	189
7.5.1	Überarbeitung des Emergency Towing Booklet (ETB).....	189
7.5.2	Sensibilisierung der Schiffsbesatzung für Existenz und Inhalt des ETB.....	189
7.5.3	Unterweisungen / Training der Schiffsbesatzungen	190
	QUELLENANGABEN	191

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: MS GLORY AMSTERDAM	11
Abbildung 2: Unfallort	13
Abbildung 3: Luftaufnahme der in diesem Moment stark nach Steuerbord krängenden GLORY AMSTERDAM	19
Abbildung 4: Notschlepper NORDIC im Nahbereich der GLORY AMSTERDAM	20
Abbildung 5: nach Backbord krängender Notschlepper NORDIC aus der Perspektive des Bundespolizei-Hubschraubers	25
Abbildung 6: stampfender Notschlepper NORDIC aus der Perspektive des Bundespolizei-Hubschraubers.....	25
Abbildung 7: GLORY AMSTERDAM nach der Strandung vor Langeoog	39
Abbildung 8: Bergungsschlepper FAIRMOUNT SUMMIT im Einsatz	40
Abbildung 9: GLORY AMSTERDAM mit Schlepperassistenz auf dem Weg nach Wilhelmshaven	41
Abbildung 10: Positionen des zerstörten Pollers und der aufgebrochenen Klüse.....	42
Abbildung 11: Nahaufnahmen des zerstörten Pollers und der aufgebrochenen Klüse	42
Abbildung 12: Ruderblatt der GLORY AMSTERDAM.....	43
Abbildung 13: Windverhältnisse vor Langeoog am 26.10.2017 um 12:00 Uhr UTC ...	49
Abbildung 14: Windverhältnisse vor Langeoog am 27.10.2017 um 12:00 Uhr UTC ...	49
Abbildung 15: Windverhältnisse vor Langeoog am 28.10.2017 um 12:00 Uhr UTC ...	49
Abbildung 16: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 01:00 Uhr UTC ...	50
Abbildung 17: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 04:00 Uhr UTC ...	50
Abbildung 18: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 05:00 Uhr UTC ...	51
Abbildung 19: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 10:00 Uhr UTC ...	51
Abbildung 20: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 15:00 Uhr UTC ...	52
Abbildung 21: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 19:00 Uhr UTC ...	52
Abbildung 22: DWD-Analyse Wind und Seegang 26.10.2017 (12:00 Uhr UTC).....	53
Abbildung 23: DWD-Analyse Wind und Seegang 27.10.2017 (12:00 Uhr UTC).....	53
Abbildung 24: DWD-Analyse Wind und Seegang 28.10.2017 (12:00 Uhr UTC).....	53
Abbildung 25: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (00:00 Uhr UTC).....	54
Abbildung 26: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (06:00 Uhr UTC).....	54
Abbildung 27: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (09:00 Uhr UTC).....	54

Abbildung 28: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (12:00 Uhr UTC).....	55
Abbildung 29: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (18:00 Uhr UTC).....	55
Abbildung 30: Notschlepper NORDIC während des Einsatzes am Unfalltag.....	87
Abbildung 31: Verholen NORDIC in Richtung Jade vs. Verbleib beim Havaristen ...	104
Abbildung 32: Versuch des Absenkens des Windenhakens am Unfalltag.....	118
Abbildung 33: Notschlepper NORDIC am Unfalltag (Winschfläche gelb markiert) ...	118
Abbildung 34: Seitlicher Blick auf die Winschfläche.....	119
Abbildung 35: Begrenzung der Winschfläche durch stählerne Schleppbügel und Schleppseil	119
Abbildung 36: bundeseigenes Mehrzweckschiff SCHARHÖRN mit Kennzeichnungen des hoheitlichen Einsatzzweckes.....	121
Abbildung 37: Notschlepper NORDIC; keine deutliche Kennzeichnung als im behördlichen Auftrag agierendes Fahrzeug.....	122
Abbildung 38: seitliche Beschriftung des Schleppers NORDIC	122
Abbildung 39: Niederländischer Notschlepper GUARDIAN (Backbordseite)	123
Abbildung 40: Niederländischer Notschlepper GUARDIAN (Steuerbordseite)	123
Abbildung 41: Gewässerschutzschiff MELLUM	124
Abbildung 42: Inklinometer GLORY AMSTERDAM am Unfalltag	131
Abbildung 43: Windenbediener der Bundespolizei im Einsatz.....	134
Abbildung 44: Propellerkurve GLORY AMSTERDAM	148
Abbildung 45: Drehzahlschwankungen.....	148
Abbildung 46: Funktion des Ruders im Zeitraum von 14:45 Uhr bis 14:59 Uhr UTC	150
Abbildung 47: Detailaufnahme zur Abbildung 46	150
Abbildung 48: Hinweis auf Versagen der Ruderanlage um 15:00 Uhr UTC	151
Abbildung 49: Hinweis auf Versagen der Ruderanlage um 16:03 Uhr UTC	151
Abbildung 50: Speicherkarte VDR GLORY AMSTERDAM.....	152
Abbildung 51: Radarbild aus dem VDR der GLORY AMSTERDAM (Zeitpunkt der Strandung).....	153
Abbildung 52: Radarbild aus dem VDR der GLORY AMSTERDAM (Zeitpunkt eine Stunde vor der Strandung).....	158
Abbildung 53: Gewässerschutzschiff NEUWERK.....	165

1 Zusammenfassung

Am 29. Oktober 2017 um 18:00 Uhr¹ strandete ca. 1,6 Seemeilen nördlich der deutschen Nordseeinsel Langeoog der in Panama registrierte Bulkcarrier GLORY AMSTERDAM.

Das im Ballast fahrende Schiff war seit dem frühen Morgen des Unfalltages (ab ca. 05:20 Uhr) bei Orkanwindstärken trotz zweier ausgebrachter Anker von seiner 18,5 Seemeilen vom späteren Unfallort entfernten Ankerposition in südliche Richtung vertrieben. Die GLORY AMSTERDAM hatte dort auf die nächste Ladungsorder gewartet.

Der Kapitän informierte über seine Probleme um 06:18 Uhr die örtlich zuständige Verkehrszentrale German Bight Traffic (nachfolgend Vkz). Bereits davor hatte er telefonisch Kontakt zu der deutschen Agentur aufgenommen, die sein Schiff in Hamburg betreut hatte, um die Hilfe eines Assistenzschleppers anzufordern. Da die Vkz, wie der weitere Verlauf der Ereignisse bestätigte, berechnete Zweifel an der kurzfristigen Verfügbarkeit eines geeigneten Fahrzeugs hatte, beorderte sie telefonisch gegen 07:13 Uhr vorsorglich den ca. 10 Seemeilen von der GLORY AMSTERDAM entfernten Notschlepper NORDIC zum Havaristen.² Der Schlepper traf gegen 08:10 Uhr bei diesem ein. Der Kapitän der NORDIC versuchte anschließend mehrfach, auf Grund massiver Verständigungsprobleme letztlich aber erfolglos, dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM über UKW-Funk zu erklären, dass die NORDIC nicht der von der GLORY AMSTERDAM angeforderte Assistenzschlepper sondern ein Notschlepper sei, dessen Aufgabe allein darin besteht, im Notfall vorübergehend eine Schleppverbindung herzustellen, um den Havaristen auf seiner Position zu halten (= Notschleppen).

Nicht zuletzt wegen der großen Probleme der NORDIC und der Vkz, sich mit dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM in englischer Sprache über die erforderlichen Maßnahmen zur Bewältigung der Notsituation zu verständigen, entschied das Havariekommando in Cuxhaven (HK)³ zur kommunikativen und fachlichen Unterstützung des erforderlichen Notschleppens das auf der NORDIC eigens für solche Aufgaben stationierte, so genannte Boarding Team auf dem Havaristen abzusetzen.

¹ Sämtliche Uhrzeitangaben im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, MEZ = UTC + 1 Stunde.

² Die NORDIC ist ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gecharterter Notschlepper, dessen Aufgabe ausschließlich darin besteht, manövrierunfähigen oder in sonstiger Weise in Not geratenen Schiffen Hilfe zu leisten. Der Notschlepper soll eine Schleppverbindung zum Havaristen herstellen und diesen solange in See halten oder verschleppen, bis dieser wieder manövrierfähig ist oder er von einem kommerziellen Bergungsschlepper übernommen werden kann.

³ Havariekommando (HK) = Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer. Das HK bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr bezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen im deutschen Küstenmeer und in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone.

Da für ein Übersetzen auf Grund der Wind- und Seegangsverhältnisse nur ein Transfer via Hubschrauber in Betracht kam, forderte das HK bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf gegen 09:40 Uhr einen dort für Zwecke der maritimen Notfallvorsorge abrufbaren und entsprechend ausgerüsteten Hubschrauber an. Der Hubschrauber erreichte gegen 11:20 Uhr das Einsatzgebiet und versuchte mehrfach, die für das Aufwischen der auf dem Arbeitsdeck der NORDIC bereitstehenden Mitglieder des Boarding Teams notwendige Schwebeposition einzunehmen. Die Bemühungen, den Hubschrauber für den erforderlichen Zeitraum lotgerecht über der Winschfläche der NORDIC zu positionieren, scheiterten jedoch jeweils an den sehr heftigen Bewegungen des Schleppers in der aufgewühlten See. Wegen der zu hohen Risiken für Leib und Leben der aufzuwischenden Personen wurde der Hubschraubereinsatz gegen 11:50 Uhr erfolglos abgebrochen. Stattdessen forderte das HK bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf einen zweiten Hubschrauber an. Dieser erhielt den Auftrag, das primär für Notschleppeinsätze im Ostseebereich zuständige, in Rostock stationierte Boarding Team für einen Einsatz auf der GLORY AMSTERDAM heranzuführen.

Die NORDIC verblieb unterdessen beim Havaristen und stimmte sich – soweit die sprachlichen Barrieren dies zuließen - mit diesem via UKW über die für die Herstellung der Schleppverbindung erforderlichen Maßnahmen ab.

Gegen 12:36 Uhr begann die NORDIC ohne die Hilfestellung eines Boarding Teams erstmals damit, sich der GLORY AMSTERDAM zwecks Leinenübergabe anzunähern. Die nachfolgenden Versuche der Herstellung einer Schleppverbindung scheiterten in unterschiedlichen Stadien mehrfach auf Grund der fortbestehenden massiven Verständigungsprobleme zwischen dem Kapitän der NORDIC und der Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM. Vor allem aber hatte die Decksbesatzung des Havaristen große Schwierigkeiten bei der Ausführung der für die Herstellung einer Leinenverbindung erforderlichen seemännischen Handgriffe.

Gegen 15:00 Uhr gelang es schließlich doch, eine Schleppverbindung zwischen der NORDIC und der nach wie vor mit einer Geschwindigkeit von 2 bis 3 Knoten über Grund Richtung Flachwasser driftenden GLORY AMSTERDAM herzustellen. Diese riss jedoch wegen der unsachgemäßen Befestigung des Schleppdrahtes an Bord des Havaristen gegen 15:46 Uhr.

Da die Gefahr eines Strandens der GLORY AMSTERDAM immer größer wurde, forderte die Vkz den Havaristen um 15:48 Uhr auf, die Anker zu slippen und aus eigener Kraft in tiefere Gewässer zurückzukehren. Um 16:07 Uhr fragte die Vkz nach, ob die beiden Anker geslippt wurden. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM wies nunmehr erstmals darauf hin, dass er Probleme mit seinem Ruder habe und deshalb seine Anker benötigen würde.

Gegen 16:26 Uhr erreichte der Bundespolizeihubschrauber mit dem Boarding Team Ostsee den Havaristen und setzte dieses auf dessen Hauptdeck ab.

Nach einer Situationsanalyse an Bord und dem Informationsaustausch mit der NORDIC begann das Boarding Team damit, sich auf dem Achterdeck des Havaristen auf die Herstellung einer Schleppverbindung vorzubereiten. Kurz darauf wurde

jedoch in Funkgesprächen zwischen dem Boarding Team und der NORDIC deutlich, dass die GLORY AMSTERDAM bereits soweit in flaches Wasser getrieben war, dass es für die NORDIC auf Grund ihres Tiefgangs kaum noch gefahrlos möglich sein würde, sich dem Havaristen in dem für die Herstellung einer Leinenverbindung erforderlichen Maße zu nähern.

Ab ca. 17:30 Uhr gab es an Bord der GLORY AMSTERDAM Anzeichen für erste, zunächst nur sporadische Grundberührungen. In deren Folge setzte der Havarist unter anderem mit seinem Heck sporadisch auf dem Meeresboden auf. Hierbei wurde das Ruderblatt bzw. dessen Aufhängung mechanisch beschädigt, so dass die GLORY AMSTERDAM spätestens ab diesem Zeitpunkt endgültig und vollumfänglich manövrierunfähig wurde.

Da das Schiff in immer flacheres Wasser driftete, war es für die NORDIC nunmehr nicht mehr möglich, sich dem Havaristen anzunähern, ohne selbst Gefahr zu laufen, im Unterwasserbereich beschädigt zu werden oder zu stranden.

Um 18:00 Uhr kam die GLORY AMSTERDAM schließlich endgültig im Bereich der 5-Meter-Tiefenlinie nördlich der Insel Langeoog fest. Die umgehend veranlassten Überprüfungen an Bord ergaben, dass die Außenhaut beim Stranden offenbar intakt geblieben war. Wassereinbrüche oder Schadstoffaustritte wurden zu keinem Zeitpunkt festgestellt.

In der Nacht zum 30. Oktober wurde seitens des HK über die möglichen Optionen für eine erfolgreiche Bergung des Havaristen beraten. Die Reederei der GLORY AMSTERDAM nahm ihrerseits Kontakt zu dem niederländischen Bergungsunternehmen SMIT auf und schloss mit diesem einen Bergungsvertrag ab.

Im Rahmen der Abstimmung des Bergungskonzeptes kamen das Bergungsunternehmen und das HK zu dem Schluss, dass ein Leichtern der Schweröltanks in der Brandungszone vor dem Freischleppen des Schiffes zu risikoreich sei. Stattdessen wurde vereinbart, zeitnah eine Leinenverbindung zwischen der GLORY AMSTERDAM und den beiden Hochseeschleppern UNION MANTA und FAIRMOUNT SUMMIT herzustellen, um während des kontrollierten Lenzens des Ballastwassers ein weiteres Vertreiben des Havaristen in Richtung Küste auszuschließen.

Am Abend des 1. November erreichten die genannten Fahrzeuge die GLORY AMSTERDAM. Es gelang von beiden Schleppern aus, die Leinenverbindungen herzustellen. Danach wurde wie geplant mit dem Lenzen des Ballastwassers begonnen.

Am Morgen des 2. November, nachdem ca. 16.000 Tonnen Ballastwasser aus dem Schiff gepumpt worden waren, schwamm die GLORY AMSTERDAM bei Hochwasser auf. Anschließend wurde das Schiff nach Wilhelmshaven geschleppt, wo es am Abend desselben Tages festmachte.

Die GLORY AMSTERDAM konnte den dortigen Liegeplatz nach dreiwöchigem Aufenthalt in Richtung Reparaturwerft verlassen.

2 FAKTEN

2.1 Foto MS GLORY AMSTERDAM



Abbildung 1: MS GLORY AMSTERDAM

2.2 Schiffsdaten MS GLORY AMSTERDAM

Schiffsname:	GLORY AMSTERDAM
Schiffstyp:	Massengutfrachter
Nationalität/Flagge:	Panama
Heimathafen:	Panama
IMO-Nummer:	9287182
Unterscheidungssignal:	3EEZ7
Reederei:	GLORY AMSTERDAM LTD, Singapur
Baujahr (Ablieferung):	2006
Bauwerft/Baunummer:	Oshima Shipbuilding Co., Ltd. / 10386
Klassifikationsgesellschaft:	China Classification Society
Länge ü.a.:	225,00 m
Breite ü.a.:	32,26 m
Bruttoraumzahl:	40.017
Tragfähigkeit:	77.171 t
Tiefgang (max.):	12,20 m
Maschinenleistung:	9326 kW
Hauptmaschine:	MITSUI MAN B&W 6S60MC
Geschwindigkeit (max.):	15,4 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Besatzung (am Unfalltag):	22

2.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Hamburg
Geplanter Anlaufhafen:	Rotterdam
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt / International
Angaben zur Ladung:	Im Ballast
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	5,72 m
Besatzung	22

2.4 Angaben zum Unfall

Art des Unfalls:	Schwerer Seeunfall
Datum/Uhrzeit:	29.10.2017 / ca. 18:00 Uhr MEZ
Ort:	Nordsee; 1,6 sm nördlich von Langeoog
Breite/Länge:	ca. φ 53°47,2'N λ 007°35,9'E
Fahrtabschnitt:	Verdriften von Reede trotz zweier ausgebrachter Anker
Folgen:	Strandung; Schäden am Ruder; keine Personen-/Umweltschäden

Ausschnitt aus Seekarte Nr. 3015 (Blatt 1), BSH⁴

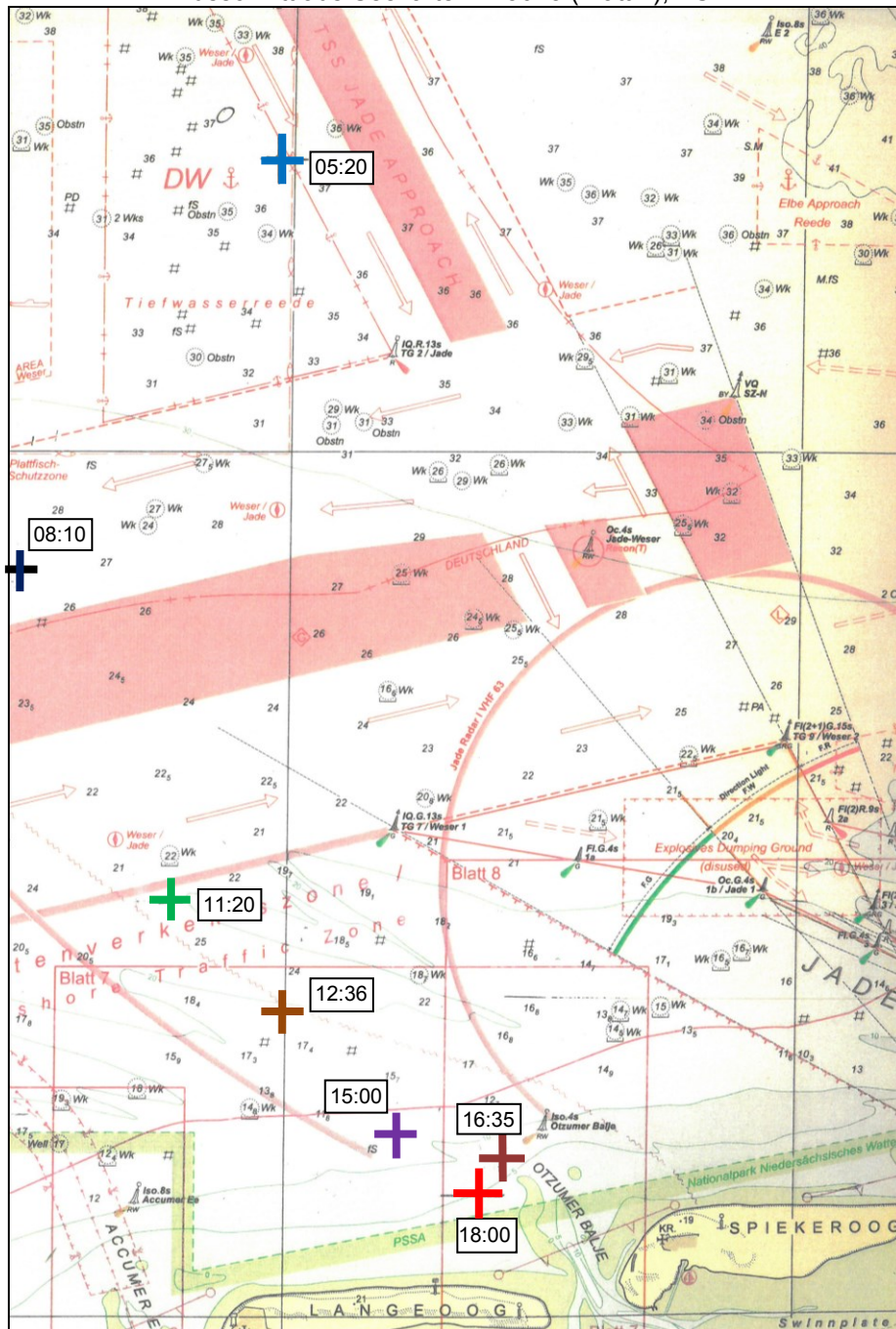


Abbildung 2: Unfallort

- 05:20 Uhr:** GLORY AMSTERDAM beginnt von der ursprünglichen Ankerposition zu verdriften
- 08:10 Uhr:** Notschlepper NORDIC erreicht die GLORY AMSTERDAM
- 11:20 Uhr:** Bundespolizei-Hubschrauber beginnt mit dem (erfolglosen) Versuch, das Boarding Team von der NORDIC aufzuwischen
- 12:36 Uhr:** NORDIC startet ersten Versuch, eine Schleppverbindung zum Havaristen herzustellen
- 15:00 Uhr:** Schleppverbindung zwischen NORDIC und Havarist hergestellt (reißt um 15:46 Uhr)
- 16:35 Uhr:** Bundespolizei-Hubschrauber setzt Boarding Team Ostsee auf dem Havaristen ab
- 18:00 Uhr:** Havarist strandet im Bereich der 5-Meter-Tiefenlinie

⁴ BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Verkehrszentrale German Bight Traffic Wilhelmshaven (Vkz GBT); Havariekommando Cuxhaven (HK); Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf; DGzRS ⁵ ; WSP Niedersachsen, Bergungsunternehmen SMIT Salvage
Eingesetzte Mittel, um das Stranden zu verhindern:	Notschlepper (ETV) ⁶ NORDIC; Gewässerschutzschiff (GS) MELLUM ⁷ ; 1 Bundespolizei-Hubschrauber Typ Super Puma, 1 Bundespolizei-Hubschrauber Typ EC155; Boarding Team (BT) Ostsee; Schlepper BUGSIER 9; Schlepper BUGSIER 10, Schlepper JADE ⁸
Eingesetzte Mittel nach dem Stranden und im Zusammenhang mit den Bergungsaktivitäten:	ETV NORDIC; GS MELLUM; Seenotrettungskreuzer (SNRK) HERMANN MARWEDE ⁹ ; Schadstoffüberwachungsflugzeug DO 228; Bergungsteam SMIT; Bergungsschlepper FAIRMOUNT SUMMIT; Bergungsschlepper UNION MANTA; Schlepper JADE; Schlepper BUGSIER 11; Schlepper MULTRATUG 4; WSP-Boot W3
Ergriffene Maßnahmen, um das Stranden zu verhindern:	Entsendung der NORDIC zum Havaristen zwecks Herstellung einer Notschleppverbindung; Übernahme der Gesamteinsatzleitung durch das HK; mehrere Versuche der NORDIC, eine Notschleppverbindung herzustellen; Anforderung und Einsatz eines Bundespolizei-Hubschraubers zum Zweck des Transfers eines Boarding Teams von der NORDIC in Richtung GLORY AMSTERDAM; Anforderung und Einsatz eines Bundespolizei-Hubschraubers zum Zweck der Heranführung des Boarding Teams Ostsee aus Rostock; Absetzen des Boarding Teams Ostsee auf dem Havaristen
Ergriffene Maßnahmen zur Minimierung der Unfallfolgen und zur Bergung des Havaristen	Fortlaufende Überwachung des Havaristen; Beauftragung des Bergungsunternehmens durch die Reederei des Havaristen; Erstellung eines Bergungskonzeptes durch das Bergungsunternehmen und Überprüfung des Konzeptes durch das HK unter Hinzuziehung eines externen Sachverständigen; Leichtern des Havaristen durch das Lenzen von 16.000 Tonnen Ballastwasser; Freischleppen mit Hilfe zweier Bergungsschlepper; Verschleppung des Havaristen nach Wilhelmshaven
Ergebnisse:	Strandung des Havaristen konnte nicht verhindert werden; keine Personen- oder Umweltschäden in Folge der Grundberührung; erfolgreiche Bergung des Havaristen

⁵ DGzRS = Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

⁶ ETV = Emergency Towing Vessel.

⁷ In einigen Quellen wird das GS MELLUM auch als MZS (Mehrzweckschiff) MELLUM bezeichnet.

⁸ Die vom HK angeforderten Schlepper BUGSIER 9 und 10 sowie der Schlepper JADE erreichten den Havaristen nicht mehr rechtzeitig, um vor der Strandung in das Geschehen eingreifen zu können.

⁹ Der SNRK HERMANN MARWEDE wurde vom HK vorsorglich zum Havaristen beordert, kam aber vor Ort nicht zum Einsatz.

3 UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNG

3.1 Unfallhergang

3.1.1 Vorbemerkungen

Die nachfolgende, ausführliche Schilderung des Unfallherganges, insbesondere der Ereignisse vom Beginn des Vertreibens (05:20 Uhr) bis zum Festkommen der GLORY AMSTERDAM (18:00 Uhr) basiert in erster Linie auf der Auswertung der Funkkommunikation zwischen den unmittelbar in das Unfallgeschehen bzw. das Krisenmanagement vor Ort involvierten Schiffsführungen des Havaristen, des Notschleppers NORDIC, des Mehrzweckschiffes MELLUM und der Verkehrszentrale German Bight Traffic (Vkz). Die BSU konnte insoweit für den gesamten Zeitraum auf die originalen Audio-Aufzeichnungen des UKW-Funkverkehrs sämtlicher von der Vkz gespeicherter Kanäle zurückgreifen. Als insoweit ergänzende Quelle standen für den Zeitraum ab 10:00 Uhr die Audio-Aufzeichnungen des Schiffsdatenschreibers (VDR) der GLORY AMSTERDAM zur Verfügung. Weitere wichtige Quellen zur Rekonstruktion der Geschehnisse waren unter anderem der detaillierte schriftliche Bericht des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM, das Ereignistagebuch des Havariekommandos, die Einsatzprotokolle der NORDIC, der MELLUM und des Boarding Teams Ostsee sowie das Lage- und Ablaufprotokoll der Vkz.

Zu beachten ist, dass die oben genannten Akteure - abgesehen von der GLORY AMSTERDAM - in erheblichem Maße bzw. in Bezug auf das HK sogar ausschließlich telefonisch miteinander kommuniziert haben. Die in diesen Telefonaten ausgetauschten Informationen bildeten neben den diversen von der BSU auswertbaren Funkkontakten eine weitere, zum Teil möglicherweise sogar noch wichtigere Grundlage für bestimmte Abläufe und Entscheidungen am Unfalltag. Da die fraglichen Telefonate nicht aufgezeichnet wurden, konnte die BSU insoweit nur indirekte Bezugnahmen auf die Gesprächsinhalte in den der BSU zur Verfügung gestellten oben genannten schriftlichen Aufzeichnungen auswerten. Beim Abgleich sämtlicher Quellen stellte sich heraus, dass sich bei der Erstellung bzw. nachträglichen Er- oder Überarbeitung der Protokolle in inhaltlicher oder zeitlicher Sicht zum Teil Ungenauigkeiten oder Fehler eingeschlichen haben. Es gibt insoweit aber keinerlei Anhaltspunkte, dass dabei mit Vorsatz gehandelt wurde. Vielmehr ist davon auszugehen, dass für etwaige Diskrepanzen zwischen protokollierten und tatsächlichen Abläufen die große Dynamik der Ereignisse und die Vielzahl der zu verarbeitenden Aktivitäten, die sich außerdem im Verlauf des Tages zum Teil in ähnlicher Konstellation wiederholten oder überschnitten, maßgeblich waren.

Bei der Darstellung des Unfallherganges wurde versucht, Widersprüche, die sich aus dem Abgleich der verschiedenen Quellen ergaben, weitgehend zu eliminieren. Die als „roter Faden“ bzw. „Leitplanken“ zur Verfügung stehende Funkkommunikation bildete hierfür eine verlässliche Grundlage. Soweit in Bezug auf geführte Telefonate Uhrzeiten genannt werden, ist gleichwohl zu berücksichtigen, dass diese Angaben aus insoweit ggf. fehlerbehafteten Protokollen stammen und trotz sorgfältiger Verifizierung Abweichungen im Minutenbereich möglich sind.

3.1.2 Geschehen bis zum Beginn des Vertreibens

Die GLORY AMSTERDAM verließ am Vormittag des **26. Oktober 2017** ohne Ladung an Bord den Hafen Hamburg. Der Tiefgang des Schiffes, in dessen Tanks sich ca. 19.400 Tonnen Ballastwasser, 1845 Tonnen Schweröl, 168 Tonnen Dieselöl und 280 Tonnen Frischwasser befanden, betrug vorne 4,34 Meter und achtern 7,10 Meter. Um **18:15 Uhr** erreichte die GLORY AMSTERDAM den als Warteposition für die nächste Ladungsorder vorgesehenen Ankerplatz (ca. 35 Meter Wassertiefe) im Bereich der in der Deutschen Bucht befindlichen und in der Seekarte verzeichneten so genannten Tiefwasserreedee „DW“. Es wurde zunächst lediglich der Backbord-Anker mit sieben Kettenlängen¹⁰ zu Wasser gebracht. Die Hauptmaschine wurde gestoppt, verblieb aber im Bereitschaftsmodus, um sie jederzeit innerhalb von 30 Minuten in Betrieb nehmen zu können. Auf der Brücke wurde der vorgeschriebene Wachbetrieb durch die Anwesenheit eines Wachoffiziers und eines Wachmatrosen gewährleistet. Der Wachmatrose verließ die Brücke in regelmäßigen Abständen zwecks Durchführung der üblichen Kontrollgänge, bei denen er das Hauptdeck und die Ankervorrichtungen inspizierte.

In den ersten 24 Stunden nach dem Erreichen der Reede erhöhte sich die Stärke des aus westlichen, später meist nordwestlichen Richtungen kommenden Windes von anfänglich 5 bis 6 auf 7 Bft. Die signifikante Wellenhöhe nahm in diesem Zeitraum von anfänglich 1,5 Metern auf Werte um 3,0 Meter zu. Der Kapitän entschied sich deshalb am **27. Oktober 2017** gegen **22:30 Uhr** vorsorglich dazu, das ursprünglich nur mit dem Backbord-Anker ausgeführte Ankermanöver durch das zusätzliche Ausbringen von vier Kettenlängen¹¹ des Steuerbord-Ankers abzusichern.

Nach diesem Manöver verblieb der Kapitän noch einige Zeit auf der Brücke, um sich davon zu überzeugen, dass das Schiff weiterhin sicher vor Anker liegt. Bevor er die Brücke verließ, erteilte er dem Wachoffizier die Anweisung, die Sofortbereitschaft der Hauptmaschine zu veranlassen, falls der Wind die Stärke 8 erreicht.

Am folgenden Morgen gegen **06:00 Uhr** ergab sich für den Wachoffizier die Notwendigkeit, dementsprechend tätig zu werden. Hierüber informierte er den Kapitän.

Die folgenden Stunden waren durch die weitere kontinuierliche Zunahme von Wind und Seegang geprägt. Die Maschine wurde im Sofortbereitschaftsmodus belassen und kontinuierlich die Wetterentwicklung und die Ankerposition beobachtet.

¹⁰ Anm.: Die GLORY AMSTERDAM verfügt über einen Backbord- und einen Steuerbordanker mit jeweils 12 so gen. Kettenlängen („shackles“). Eine Kettenlänge beträgt 27,5 Meter. Die Angaben zu den ausgesteckten Kettenlängen basieren ausschließlich auf Zeugenaussagen. Technische Aufzeichnungen hierzu existieren nicht; diesbezügliche Vorrichtungen sind nicht ausrüstungspflichtig.

¹¹ Anm.: Die Angaben zu den ausgesteckten Kettenlängen sind widersprüchlich. Im Bericht des Kapitän ist die Rede davon, dass der Steuerbordanker am 28. Oktober gegen 11:00 Uhr um eine Kettenlänge auf insgesamt fünf Kettenlängen verlängert wurde und die Länge des Backbordankers mit sieben ausgebrachten Kettenlängen unverändert blieb. Demgegenüber wurde schiffsseitig auf entsprechende Nachfrage der Vkz am 29. Oktober um 8:19 Uhr gemeldet, dass Steuerbord vier und Backbord neun Kettenlängen ausgebracht worden seien. Auf die diesbezügliche Frage des Boarding Teams um 16:56 Uhr wurde wiederum geantwortet, dass sich Backbord neun Längen im Wasser und Steuerbord sieben an Deck (also 5 im Wasser) befinden würden.

Am **28. Oktober** ab ca. **23:45 Uhr** beorderte der Kapitän den 1. Offizier, den Bootsmann und zwei Matrosen zwecks Ankerwache auf das Vorschiff. Er selbst hielt sich ab diesem Zeitpunkt durchgehend auf der Brücke auf und unterstützte dort den Wachoffizier und den Wachmatrosen bei ihrer Tätigkeit. Außerdem entschied sich der Kapitän ab dem genannten Zeitpunkt dazu, in unregelmäßigen Abständen für kurze Zeiträume die Hauptmaschine des Schiffes auf der Fahrtstufe „Ganz Langsame Voraus“ einzusetzen, um die unter sehr großer Spannung stehenden Anker zu entlasten. Die genannten Maßnahmen wurden in den folgenden Stunden kontinuierlich aufrechterhalten.

Der Wind hatte sich gleichzeitig mehr und mehr zu einem Orkan entwickelt, erreichte also in der **Nacht vom 28. auf den 29. Oktober** zunehmend Werte von 11 bis 12 Bft. Die signifikante Wellenhöhe erreichte Werte zwischen 5 und 6 Metern.

Am **29. Oktober** gegen **02:27 Uhr** wurde die Hauptmaschine erstmals auf „Voll Voraus“ gestellt. Hierdurch konnte ein Vertreiben des Schiffes zunächst weiterhin erfolgreich verhindert werden.

Am **29. Oktober** um **05:20 Uhr** begann die GLORY AMSTERDAM trotz der beiden ausgebrachten Anker und trotz des Einsatzes der Hauptmaschine, mit einer Geschwindigkeit von 2 bis 3 Knoten über Grund von der Ankerposition in anfänglich südwestliche und später südliche Richtung zu vertreiben. Der Wind wehte zu diesem Zeitpunkt mit Geschwindigkeiten von zum Teil mehr als 120 km/h. Die signifikante Wellenhöhe erhöhte sich auf Werte von 7 bis 8 Metern.

3.1.3 Geschehen nach dem Beginn des Vertreibens bis zum Stranden

3.1.3.1 Verlauf bis zur Übernahme der Gesamteinsatzleitung durch das HK

Am **29. Oktober** gegen **05:15 Uhr** wurde die für die Verkehrsüberwachung in der Deutschen Bucht zuständige Verkehrszentrale German Bight Traffic (Vtz) in Wilhelmshaven auf eine beginnende Positionsveränderung der GLORY AMSTERDAM aufmerksam und erkundigte sich via UKW¹² danach, ob das Schiff damit begonnen habe, Anker auf zu gehen. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM verneinte dies und informierte die Vtz darüber, dass er mit Hilfe seiner Maschine versuchen wolle, seine Position beizubehalten.

Da es der Schiffsführung nicht gelang, der festgestellten Driftbewegung mit Ruder- und Maschinenmanövern erfolgreich entgegenzuwirken, nahm der Kapitän kurz nach **06:00 Uhr** telefonisch Kontakt zu der Agentur auf, die das Schiff während des vorangegangenen Hafenaufenthaltes in Hamburg betreut hatte. Er äußerte die Bitte, dass die Agentur einen Assistenzschlepper für die GLORY AMSTERDAM organisieren möge. Die diesbezüglichen Bemühungen der Agentur scheiterten jedoch – wie sich allerdings erst später herausstellte - an der örtlichen Verfügbarkeit eines geeigneten Schleppers.

¹² Anm.: Da die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM mit der Vtz, der NORDIC und der MELLUM im gesamten Tagesverlauf ausschließlich via UKW kommunizierte, wird bei der Darstellung der Kontakte des Havaristen mit den genannten Stellen im Folgenden auf den diesbezüglichen Hinweis verzichtet.

Um **06:18 Uhr** informierte der Kapitän der GLORY AMSTERDAM die Vkz darüber, dass man an Bord nicht mehr in der Lage sei, das Driften des Schiffes zu verhindern, auch das Hieven der Anker sei nicht möglich. Man habe bereits Kontakt zur Agentur aufgenommen und einen Schlepper angefordert. Einen genauen Grund, warum das Hieven der Anker nicht möglich sei, gab der Kapitän, abgesehen von dem Hinweis auf das schlechte Wetter, allerdings weder zu diesem noch zu einem späteren Zeitpunkt an.¹³

Das Maritime Lagezentrum (MLZ) des Havariekommandos (HK) in Cuxhaven erhielt von den sich anbahnenden Schwierigkeiten der GLORY AMSTERDAM erstmals um **06:21 Uhr** durch den Anruf eines Mitarbeiters der o. g. Agentur Kenntnis. Dieser berichtete dem HK von einem „Notruf“ der GLORY AMSTERDAM.

Um **06:26 Uhr** rief die Vkz die GLORY AMSTERDAM und informierte diese über einen Kontakt zu der von der GLORY AMSTERDAM um Hilfe ersuchten Agentur. Die Vkz erläuterte dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM, dass die fragliche Agentur für den Havaristen nach dem Verlassen des Hafens Hamburg nicht mehr zuständig sei. Die Vkz forderte den Kapitän des Havaristen daher auf, die Agentur schriftlich darum zu ersuchen, wieder für das Schiff tätig zu werden und demgemäß auf Kosten der Reederei einen Schlepper zu organisieren.

Um **07:07 Uhr** erreichte das HK eine erste telefonische Sachstandsmeldung der Vkz. Diese äußerte in dem Telefonat Zweifel an dem rechtzeitigen Eintreffen des von der GLORY AMSTERDAM angeforderten Schleppers und regte an, vorsorglich den Notschlepper NORDIC zum Havaristen zu beordern. Die NORDIC hatte sich bereits am Nachmittag des 28. Oktober in Anbetracht des angekündigten schweren Herbststurms auf Anforderung des HK von ihrer Standby-Position auf die so gen. Sturm-Offshore-Position zwischen den Verkehrstrennungsgebieten (VTG) German Bight Western Approach und Terschelling-German Bight begeben. Gemäß dem Notschleppkonzept für die deutsche Küste hielt sich der im staatlichen Auftrag agierenden Schlepper dort bereit, um bei Bedarf durch die Herstellung einer Notschleppverbindung sicherzustellen, dass ein Havarist nicht auf die deutsche Küste zutreibt und so lange auf einer sicheren Position gehalten wird, bis ein Bergungsschlepper auf der Grundlage eines zivilrechtlichen Vertrages das weitere Schleppen oder ggf. eine Bergung übernimmt oder sich die Gefahrensituation auf andere Weise erledigt hat.¹⁴

Um **07:10 Uhr** erkundigte sich die Vkz bei der GLORY AMSTERDAM nach der aktuellen Situation und fragte nach, ob diese zwischenzeitlich einen Schlepper angefordert habe. Der Kapitän des Havaristen erklärte, dass sein Schiff auf Grund des starken Sturms unkontrollierbar in südwestliche Richtung driftet. Außerdem bestätigte er, dass er bei der Agentur schriftlich einen Schlepper geordert habe und diese ihm mitgeteilt habe, entsprechend tätig zu werden.

¹³ Anm.: In seinem ausführlichen Bericht vom 8. November 2017 hat der Kapitän der GLORY AMSTERDAM insoweit erklärt, dass es auf Grund der großen Spannung, unter der die Ankerketten gestanden hätten, nicht möglich gewesen wäre, das Ankerspill einzusetzen. Es sei im Übrigen trotz vollen Einsatzes der Hauptmaschine und Hart-Steuerbord-Ruderlage nicht gelungen, das Schiff in den Wind zu drehen.

¹⁴ Anm.: Vgl. zum Notschleppkonzept die Ausführungen in Kapitel 3.3.8.3.

Um **07:12 Uhr** berieten sich das HK und die Vkz telefonisch über die Möglichkeit, vorsorglich den Notschlepper NORDIC zur GLORY AMSTERDAM zu beordern. Unmittelbar nach diesem Telefonat forderte die Vkz die NORDIC per Telefonanruf auf, sich auf den Weg zum 10 Seemeilen entfernten Havaristen zu machen. Dieser trieb zu diesem Zeitpunkt bereits innerhalb des nördlichen, Richtung Westen führenden Einbahnweges des VTG Terschelling – German Bight.

Noch vor dem Eintreffen der NORDIC beim Havaristen rief die Vkz die GLORY AMSTERDAM um **07:19 Uhr** und erkundigte sich, ob das Schiff in der Lage sei, seine Anker zu slippen. Der Kapitän verneinte dies mehrfach, allerdings ohne jede Begründung. Die von der BSU in mehreren Protokollen zur Kenntnis genommene Aussage, dass der Kapitän der GLORY AMSTERDAM sich gegenüber der Vkz und/oder der NORDIC geweigert habe, Personen auf die Back zu schicken, wäre zwar wegen der starken Rollbewegungen des Schiffes und der über das Deck laufenden Wellen ein plausibler und verständlicher Grund dafür, dass ein Slippen der Anker nicht in Betracht kam (vgl. unten **Abb. 3**). Den der BSU vorliegenden UKW-Aufzeichnungen sind diesbezügliche Äußerungen der GLORY AMSTERDAM aber zu keinem Zeitpunkt zu entnehmen.



Abbildung 3: Luftaufnahme der in diesem Moment stark nach Steuerbord krängenden GLORY AMSTERDAM

Der Nautiker in der Vkz gab auf Grund der großen Schwierigkeiten, sich mit der GLORY AMSTERDAM in Englisch verständigen zu können und wegen der nicht fernliegenden Vermutung, dass man an Bord des Havaristen wetterbedingt nicht in der Lage sei, die Anker zu slippen, seine Bemühungen auf, die Gründe für die ablehnende Haltung der GLORY AMSTERDAM mit letzter Sicherheit in Erfahrung zu

bringen. Er verzichtete deshalb darauf, dem Havaristen die Anweisung zu erteilen, die Anker zu slippen.

Der Notschlepper NORDIC erreichte gegen **08:10 Uhr** die GLORY AMSTERDAM. Um **08:12 Uhr** rief deren Kapitän den Schlepper und erkundigte sich, ob die NORDIC seinem Schiff assistieren würde. Der Kapitän der NORDIC versuchte anschließend mehrfach erfolglos, dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM zu erklären, dass die NORDIC nicht der von der GLORY AMSTERDAM bei der Agentur angeforderte Assistenz- sondern ein Notschlepper sei, dessen Aufgabe allein darin besteht, im Notfall vorübergehend eine Schleppverbindung herzustellen.

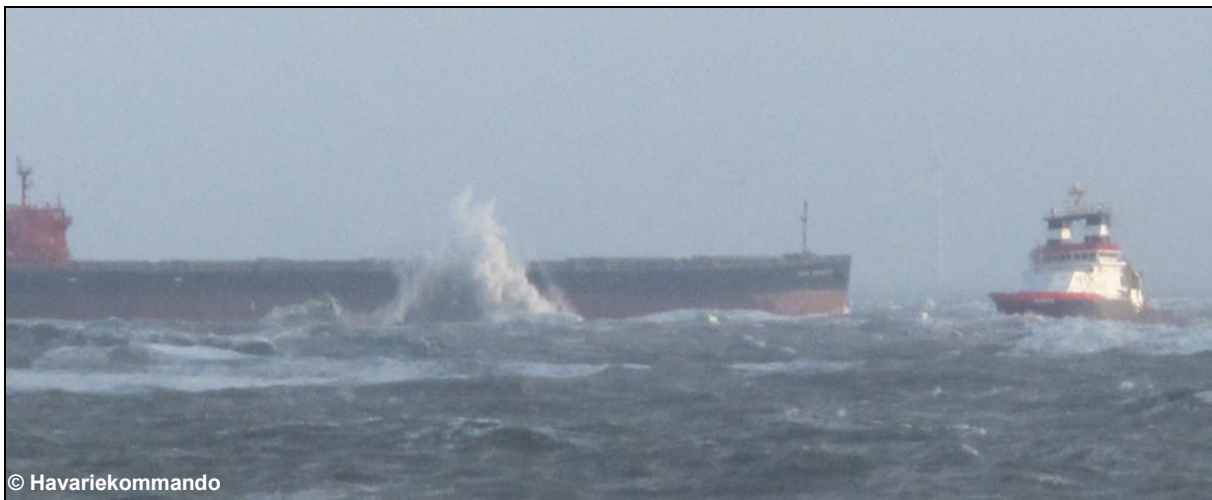


Abbildung 4: Notschlepper NORDIC im Nahbereich der GLORY AMSTERDAM

Die sehr intensive Kommunikation zwischen der GLORY AMSTERDAM einerseits und dem Notschlepper NORDIC, der Vkz und dem gegen **09:20 Uhr** zum Havaristen beorderten und gegen **14:20 Uhr** dort eintreffenden behördeneigene Gewässerschutzschiff MELLUM, welches neben weiteren Aufgaben ebenfalls Teil des Notschleppkonzeptes ist¹⁵, andererseits, war den gesamten Tag über von sehr großen Verständigungsproblemen gekennzeichnet. Ursächlich hierfür waren, wie sich aus den von der BSU ausgewerteten Aufzeichnungen des Funkverkehr unzweifelhaft ergibt, primär die unzureichenden Fähigkeiten des chinesischen Kapitäns der GLORY AMSTERDAM, allgemeinverständlich (inhaltlich und phonetisch) in englischer Sprache zu kommunizieren.

Während die NORDIC sich nach der Ankunft beim Havaristen über Funkgespräche mit dessen Kapitän und visuelle Beobachtungen vor Ort einen Eindruck vom technischen Zustand sowie der Hilfsbedürftigkeit der GLORY AMSTERDAM verschaffte und diese Informationen via Funk bzw. telefonisch an die Vkz und das HK weitergab, beobachtete die Vkz auch von sich aus kontinuierlich mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln (Radar, AIS, Funk) die Situation.

¹⁵ Vgl. das von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zusammen mit dem BMVI entwickelte Sicherheitskonzept Deutsche Küste, dort Ziffer 8, Verfügbarkeit von Notschleppkapazitäten auf See und Zugriff auf Schlepper in den Revieren (https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/01_seeschifffahrt/sicherheitskonzept_kueste/sicherheitskonzept-node.html#doc1736324bodyText8)

Durch Nachfragen bei der GLORY AMSTERDAM erfuhr die NORDIC um **08:19 Uhr**, dass der Havarist vier Kettenlängen seines Steuerbord- und neun Kettenlängen seines Backbordankers ausgebracht hatte.

Gegen **08:30 Uhr** wurde das HK von der Vkz telefonisch über das Eintreffen der NORDIC beim Havaristen informiert. Außerdem leitete die Vkz die Information der NORDIC weiter, dass ein Anspannen – wenn überhaupt – nur achten möglich sei, im Moment aber auf Grund der Wetterlage keine Möglichkeit bestünde, eine Leinenverbindung herzustellen. Die Vkz äußerte außerdem die Vermutung, dass sich die Driftgeschwindigkeit bei abnehmender Wassertiefe wegen der dann besser haltenden Anker verringern würde.¹⁶

Um **08:57 Uhr** versuchte der Kapitän der NORDIC nochmals, der GLORY AMSTERDAM den Einsatzzweck des Notschleppers zu erklären. Er schlug für den Fall, dass im weiteren Verlauf der Ereignisse eine Leinenverbindung hergestellt werden soll, vor, diese am Heck des Havaristen herzustellen. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM hatte trotz der Erklärungsversuche der NORDIC nach wie vor große Probleme damit, deren Anwesenheit vor Ort richtig zu interpretieren. Er ging irrtümlich offenbar weiter davon aus, dass die NORDIC der am Morgen angeforderte Assistenzschlepper sei und bat diesen, gegen das Steuerbordachterschiff zu drücken, um den Havaristen gegen den Wind zu drehen. Trotz der offensichtlichen Verständigungsprobleme wird aus dem unten abgedruckten originalen UKW-Gesprächsverlauf zweifelsfrei deutlich, dass die GLORY AMSTERDAM (roter Text) die NORDIC (schwarzer Text) zu diesem Zeitpunkt um Hilfe, primär zwar ohne Herstellung einer Leinenverbindung, notfalls aber auch mittels einer solchen gebeten hat. Die von der BSU aus verschiedenen Protokollen entnommene Aussage, dass die GLORY AMSTERDAM um **09:31 Uhr** ein Hilfsangebot der NORDIC abgelehnt habe, konnte demgegenüber den der BSU vorliegenden UKW-Aufzeichnungen nicht entnommen werden.

“GLORY AMSTERDAM for NORDIC please. - This is GLORY AMSTERDAM. Come in please. – Yes here is the NORDIC Captain. The situation is so, that we are here standby for you. I have talked to you. And the second is, now I’m underway to you and check the situation on your stern. Advice if we come in the situation that we connected to you, than I mean the best way is to connect to the stern. – Okay Sir. And I need your help for to push my starboard quarter. And let me heading against the weather. Over. – No. Captain I cannot push to you. We are not a harbour tug. We can only connected with line. – Okay Sir. I give you stern line. Okay? Stern line and you ahhhh using ship line and ahhhhhh pulling ahhhh ????. Over. - Not at the moment, not at the moment. We are always standby. If you are want that we connected to you, you must speak with German Bight. And now we come to you for looking for the situation to your stern. That is all at the moment. – You are looking for us at the stern? – To stern. We come to looking to your stern. - ??? no use for. We need a help for to push my starboard quarter or use a ship line to pulling us. Over.“

Gegen **9:11 Uhr** erkundigte sich die Vkz bei der GLORY AMSTERDAM nach deren Treibstoffvorräten. Die GLORY AMSTERDAM teilte mit, dass 140 Tonnen Diesel und 1844,4 Tonnen Schweröl an Bord sind.

¹⁶ Anm.: Bei abnehmender Wassertiefe vergrößert sich zwangsläufig der Anteil der auf dem Meeresboden aufliegenden, die Haupthaltekraft des Ankers ausmachenden, stoßdämpfenden Ankerkette.

Auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse und insbesondere wegen der Tatsache, dass der Havarist weiterhin kontinuierlich mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich zwei Knoten Richtung deutsche Küste driftete sowie im Ergebnis mehrerer Telefonate zwischen der NORDIC, dem HK und der V kz verständigten sich die drei genannten Akteure im Grundsatz bereits gegen **09:15 Uhr** darauf, dass eine Notschleppverbindung zur GLORY AMSTERDAM so bald wie möglich hergestellt werden solle. Eine diesbezügliche klare und eindeutige Weisung an die NORDIC und insbesondere diesbezügliche Ankündigungen gegenüber dem Havaristen erfolgten jedoch zunächst nicht.

Im Rahmen der telefonischen Kontakte zwischen dem HK und der V kz wurde um **09:17 Uhr** vereinbart, das Gewässerschutzschiff MELLUM zwecks Unterstützung der NORDIC zur GLORY AMSTERDAM zu beordern. Die V kz erteilte demgemäß der MELLUM, die sich zum fraglichen Zeitpunkt auf Standby-Position im Bereich der Insel Helgoland und damit mehr als 20 Seemeilen vom Havaristen entfernt befand, um **09:20 Uhr** telefonisch die entsprechende Anordnung.

3.1.3.2 Verlauf nach der Übernahme der Gesamteinsatzleitung durch das HK

Um **09:23 Uhr** machte der Leiter des HK lt. Eintrag im Ereignistagebuch von seinem so gen. Selbsteintrittsrecht Gebrauch, traf also die Entscheidung, die Gesamteinsatzleitung der komplexen Schadenslage der GLORY AMSTERDAM zu übernehmen.¹⁷

In einem Telefonat zwischen dem HK und der V kz gegen **09:27 Uhr** wurde vereinbart, dass die NORDIC eine Schleppverbindung zur GLORY AMSTERDAM herstellen soll.¹⁸ Die V kz rief danach (**09:31 Uhr**) bei der NORDIC an und bat diese anzuspannen.¹⁹

Gemäß dem Einsatzprotokoll der NORDIC sprach der Schlepper anschließend (**09:31 Uhr**) die GLORY AMSTERDAM an und schlug vor, anzuspannen. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM habe jedoch die Hilfe des Schleppers abgelehnt.²⁰ Statt dessen habe die GLORY AMSTERDAM, die zu dieser Zeit mit der Steuerbordseite nach Luv quer zur Wellenrichtung in der See getrieben sei, begonnen, mit Maschinenkraft langsam über Steuerbord den Bug des Schiffes gegen die Wellenrichtung zu steuern. Der Havarist habe die diesbezüglichen Bemühungen gegen **09:50 Uhr** wieder aufgegeben.

¹⁷ Anm.: In der schriftlichen, wie üblich an diverse Stellen (u .a. V kz GBT, BSU) übermittelten Übernahmeerklärung ist als Zeitpunkt für die Übernahme 09:45 Uhr vermerkt. Das entsprechende Telefax wurde vom HK, wie auch in dessen Ereignistagebuch vermerkt, um 10:21 Uhr versandt.

¹⁸ Quelle: Ereignistagebuch HK.

¹⁹ Anm.: Die NORDIC verstand diese Bitte offenbar nicht als eindeutige Anweisung. In dem Einsatzprotokoll der NORDIC heißt es nämlich, obwohl dort diese Bitte ausdrücklich festgehalten ist, dass eine klare Order noch fehlen würde.

²⁰ In den Aufzeichnungen des UKW-Funks durch die V kz, aus denen u. a. bspw. die ausdrückliche Bitte der GLORY AMSTERDAM an die NORDIC um 08:57 Uhr hervorgeht, eine Leinenverbindung herzustellen, ist allerdings ein Funkspruch mit einer ablehnenden Haltung des Havaristen um 09:31 Uhr bzw. um diesen Zeitpunkt herum, nicht enthalten. (Die VDR-Aufzeichnungen der GLORY AMSTERDAM beginnen erst um 10:00 Uhr, konnten also zur Verifizierung nicht herangezogen werden.)

Zwischen **10:00 Uhr** und **10:32 Uhr**²¹ informierte das HK die NORDIC im Rahmen mehrerer Telefonate darüber, dass man die Gesamteinsatzleitung übernommen habe.

Außerdem wurde die NORDIC zum so gen. On-Scene-Coordinator (OSC)²² ernannt und ihr mitgeteilt, dass das Boarding Team²³ des Schleppers auf den Havaristen übergesetzt und wegen der konkreten Gegebenheiten um eine zusätzliche Person (Offizier) erweitert werden solle. Der das Boarding Team ergänzenden Offizier sollte insbesondere die Kommunikation zwischen HK, Vkz und NORDIC einerseits und der Schiffsführung des Havaristen andererseits unterstützen.

Da für ein Übersetzen auf Grund der Wind- und Seegangsverhältnisse am Unfalltag nur ein Transfer via Hubschrauber in Betracht kam, hatte das HK bereits zuvor (ca. **09:40 Uhr**) bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf telefonisch den Bedarf an dem dort für Zwecke der maritimen Notfallvorsorge abrufbaren und entsprechend ausgerüsteten Hubschrauber angekündigt. In nachfolgenden Telefonaten zwischen dem HK und der Einsatzstelle der Fliegerstaffel wurde der Einsatzauftrag konkretisiert. Der Hubschrauber der Bundespolizei startete demgemäß nach dem Abschluss der erforderlichen Vorbereitungen um **10:30 Uhr** und erreichte gegen **11:20 Uhr** das Einsatzgebiet.

Zwischenzeitlich hatte der Kapitän der NORDIC entsprechend einer Bitte des HK gegen **10:35 Uhr** den Kapitän der GLORY AMSTERDAM in klar verständlicher englischer Sprache über das in Kürze bevorstehende Eintreffen eines aus fünf Personen bestehenden Boarding Teams via Hubschrauber und den anschließenden Plan, mit dessen Hilfe eine Schleppverbindung zum Havaristen herzustellen, informiert. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM war jedoch auf Grund sprachlicher Barrieren nicht in der Lage, den Sinn und Zweck der abgekündigten Maßnahmen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht zu verstehen. Seine abwehrenden Reaktionen gegenüber der NORDIC deuten darauf hin, dass er befürchtete, das Annehmen des Boarding Teams und das nachfolgende Anspannen der NORDIC würden automatisch einen kommerziellen Bergungsauftrag auslösen. Demgemäß versuchte der Kapitän der GLORY AMSTERDAM, die NORDIC davon zu überzeugen, dass der Einsatz eines solchen Teams nicht erforderlich sei. Die Maschine seines Schiffes würde gut funktionieren und er gehe davon aus, dass der Sturm innerhalb der nächsten zwei Stunden nachlasse.

²¹ Anm.: Zu den exakten Zeitpunkten der jeweiligen Aktionen und Telefonate innerhalb dieser Zeitspanne enthalten die von der BSU ausgewerteten Protokolle der NORDIC, des HK und der Vkz zum Teil voneinander abweichende Angaben.

²² OSC = In der Seenotrettung und bei der Bewältigung sonstiger Krisensituationen auf See das Schiff bzw. die Person an Bord eines Schiffes, das/die die Einsatzleitung vor Ort ausübt und die erforderlichen Maßnahmen der verschiedenen Einsatzkräfte koordiniert und protokolliert.

²³ Das genannte Team ist ebenso wie die in Nord- und Ostsee stationierten Notschlepper fester Bestandteil des Notschleppkonzepts und befindet sich permanent zusätzlich zu der regulären Schlepperbesatzung an Bord der NORDIC. Es besteht in der Regel aus vier besonders qualifizierten Seeleuten, die im Notfall bei Bedarf auf den Havaristen übergesetzt werden sollen, um die dortige Schiffsbesatzung bei der Herstellung bzw. Aufrechterhaltung der Notschleppverbindung fachlich zu unterstützen. Außerdem dient die Anwesenheit des Boarding Teams an Bord des Havaristen dazu, die Kommunikation zwischen dessen Besatzung und dem Notschlepper zu erleichtern.

Der Kapitän der NORDIC teilte dem HK anlässlich eines telefonischen Informationsaustausches um **10:42 Uhr** mit, dass seine den Einsatz eines Boarding Teams betreffenden Ankündigungen bei der GLORY AMSTERDAM auf deutliche Ablehnung gestoßen seien. Er bat daher darum, dass die Vzk gegenüber dem Havaristen eine entsprechende Verfügung aussprechen möge. Noch bevor die Vzk diesbezüglich tätig wurde, versuchte der Kapitän der NORDIC seinerseits um **10:45 Uhr** nochmals, die GLORY AMSTERDAM von der Verpflichtung zur Annahme des Boarding Teams zu überzeugen. Er betonte dabei, dass es sich insoweit um einen Rat der deutschen Behörde („*an advice by the German authority*“) handeln würde. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM entgegnete hierauf erneut, dass ein Boarding Team nicht notwendig sei, das Schiff eine funktionierende Maschine habe und der Sturm nachlassen würde.

Unmittelbar nach diesem Kontakt zwischen der NORDIC und der GLORY AMSTERDAM richtete die Vzk um **10:47 Uhr** eine förmliche Schifffahrtspolizeiliche Verfügung an den Kapitän des Havaristen und forderte diesen wiederum in klar verständlicher englischer Sprache auf, das angekündigte Boarding Team an Bord zu lassen. Erneut versuchte die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM gegen diese Ankündigung zu protestieren und blieb eine Antwort auf die ausdrückliche Nachfrage der VKZ, ob die GLORY AMSTERDAM das Boarding Team annehmen werde, schuldig.

Gegen **10:51 Uhr** informierte das HK die NORDIC telefonisch darüber, dass der Hubschrauber der Bundespolizei in 20 Minuten vor Ort sein würde. Dementsprechend bereitete sich das fünfköpfige Boarding Team auf den bevorstehenden Einsatz vor und begab sich zusammen mit einer aus vier Personen bestehenden Decksbesatzung zur Warteposition in einen geschützten Raum im Bereich des Hauptdecks der NORDIC.

Gegen **10:58 Uhr** rief die GLORY AMSTERDAM die NORDIC. Ziel der Kontaktaufnahme war es, unter erneuter Bezugnahme auf eine bevorstehende Verbesserung der Wetterverhältnisse und die funktionstüchtige Hauptmaschine die Erforderlichkeit des Einsatzes des angekündigten Boarding Teams zu verneinen. Die NORDIC reagierte hierauf nochmals mit dem Hinweis, dass der Boarding Team Einsatz auf einem Rat der deutschen Behörde basieren würde und der Havarist daher verpflichtet sei, das Team anzunehmen („*But it is an advice by the German authority that you have to take the helicopter and our boarding team*“).

Ab ca. **11:20 Uhr** versuchte der vom HK angeforderte Hubschrauber der Bundespolizei mehrfach, die für ein sicheres Aufwischen der auf dem Arbeitsdeck der NORDIC bereitstehenden Mitglieder des Boarding Teams erforderliche Schwebe- position einzunehmen.

Die entsprechenden Bemühungen scheiterten jedoch an den sehr heftigen Bewegungen der NORDIC in der aufgewühlten See (vgl. unten **Abb. 5 f.**). Zu den daraus resultierenden Schwierigkeiten, den Windenhaken überhaupt innerhalb des räumlich sehr begrenzten Zugriffsbereichs der Decksbesatzung des Schleppers (vgl. gelbe Markierung in **Abb. 6**) absenken zu können, kam die besondere Gefahr hinzu, dass eine am Windenhaken hängende Person beim Aufwischen gegen Bauteile der

sehr heftig im Seegang rollenden und stampfenden NORDIC geschleudert werden könnte, bevor sie eine insoweit unkritische Höhe über dem Fahrzeug erreicht hätte.



Abbildung 5: nach Backbord krängender Notschlepper NORDIC aus der Perspektive des Bundespolizei-Hubschraubers



Abbildung 6: stampfender Notschlepper NORDIC aus der Perspektive des Bundespolizei-Hubschraubers

Aus diesen Gründen wurden die Versuche, das Boarding Team der NORDIC via Hubschrauber zur GLORY AMSTERDAM zu transferieren gegen **11:37 Uhr** unterbrochen.

Gegen **11:46 Uhr** versuchte der Kapitän der NORDIC durch ein vorübergehendes Fluten des Rollreduktionstanks die Bewegungen des Schleppers zu minimieren.²⁴ Während des nachfolgenden neuerlichen Anflugversuchs des Hubschraubers hatten sich aber – jedenfalls aus der Perspektive des Hubschraubers – die Bewegungen der NORDIC im Seegang nicht entscheidend reduziert. Die Hubschrauberbesatzung entschied daher um **11:50 Uhr**, die Versuche, das Boarding Team aufzuwischen, endgültig abzubrechen.

Als Konsequenz aus dem Abbruch des Transferversuches wurde von den Akteuren NORDIC, HK und der Hubschrauberbesatzung in nachfolgenden Telefonaten bzw. Funkkontakten kurzzeitig erwogen, dass die NORDIC in Richtung Jade-Mündung fährt, um dort bei deutlich ruhigeren Seegangsverhältnissen das Boarding Team sicher an den Hubschrauber zu übergeben. Über diese Idee informierte der Kapitän der NORDIC die GLORY AMSTERDAM um **11:56 Uhr**. Er kündigte an, dass das Boarding Team dementsprechend in ca. 3,5 Stunden den Havaristen erreichen werde. Die Reaktion des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM beschränkte sich erneut auf eine kurze Entgegnung mit dem sinngemäßen Inhalt, dass man kein Boarding Team benötigen würde und die Hauptmaschine in gutem Zustand sei.

Im Havariestab des HK (HAST) wurde parallel hierzu intensiv über das Für und Wider des vorstehend beschriebenen Plans nachgedacht, dieser jedoch wegen des damit verbundenen zu hohen Zeitaufwandes schnell wieder verworfen. Stattdessen wurde vom HK entschieden, dass die NORDIC beim Havaristen verbleiben und dort ohne die Unterstützung des Boarding Teams versuchen soll, eine Schleppverbindung zur GLORY AMSTERDAM aufzubauen. Demgemäß richtete die Vzk im Auftrag des HK um **12:06 Uhr** erneut eine Schifffahrtspolizeiliche Verfügung an den Kapitän der GLORY AMSTERDAM, diesmal mit der unmissverständlichen Anweisung, dass die Besatzung des Havaristen eine Schleppleine der NORDIC am Heck des Schiffes anzunehmen habe. Bezüglich des weiteren Vorgehens in Sachen Boarding Team wurde die GLORY AMSTERDAM bei dieser Gelegenheit nicht informiert.

Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM fragte gegenüber der Vzk – in zweifelndem Tonfall - nach, ob der Schlepper helfen wird und ob sein Schiff eine Schleppleine an diesen übergeben solle. Die Vzk wiederholte daraufhin nochmals den kompletten Inhalt der oben genannten Verfügung, insbesondere den Hinweis, dass die Schleppleine vom Schlepper am Heck des Havaristen übergeben werden soll. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM bestätigte diesen Funkspruch lediglich mit „*Okay Sir. Thank you, thank you Sir.*“

Zeitgleich zu den vorstehend beschriebenen Aktivitäten forderte das HK bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf gegen **12:10 Uhr** einen zweiten Hubschrauber an. Dieser erhielt den Auftrag, das primär für Notschleppeinsätze im Ostseebereich zuständige, ebenfalls aus vier Personen bestehende Boarding Team

²⁴ Anm.: Die Nutzung des Rollreduktionstanks ist zwangsläufig mit einer Reduzierung der Stabilität des Schleppers verbunden. Aus diesem Grund kommt seine Benutzung während Noteinsätzen bei sehr starkem Seegang normalerweise nicht in Betracht. Der Kapitän der NORDIC entschied sich nach eigenen Angaben gleichwohl zu diesem Schritt, um den Hubschrauberpiloten bei seinem Flugmanöver zu unterstützen.

aus Rostock für einen Einsatz auf der GLORY AMSTERDAM heranzuführen. Dieses Boarding Team ist im Gegensatz zum Team auf der NORDIC nicht permanent auf einem Notschlepper stationiert, sondern steht in Rostock (an Land) auf Abruf bereit und wird erst dann aktiviert, wenn sein Einsatz auf einem Havaristen in der Ostsee erforderlich ist.

Ab **12:09 Uhr** begannen die Schiffsführungen der NORDIC und der GLORY AMSTERDAM, sich – soweit trotz der Verständigungsschwierigkeiten möglich - im Verlauf mehrerer Gespräche im Detail über die Vorgehensweise beim Herstellen der Schleppverbindung abzustimmen. Der Informationsaustausch war wiederum durch große sprachliche Probleme gekennzeichnet. Einerseits fiel es der Schiffsführung der NORDIC schwer, die in einer sehr speziellen Art und Weise ausgesprochenen englischen Wörter des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM richtig zu deuten und andererseits hatte der Kapitän der GLORY AMSTERDAM offensichtlich große Schwierigkeiten damit, die technischen Ausführungen des Kapitäns der NORDIC, mit denen er die geplante, aus mehreren Schritten bestehende Vorgehensweise beim Heranmanövrieren an den Havaristen und insbesondere beim Herstellen der Schleppverbindung beschrieb, zu verstehen. Aus den vorgenannten Gründen waren mehrere Funkkontakte erforderlich, bis beide Fahrzeuge sich zumindest darauf verständigt hatten, dass die Leinenübergabe (entgegen der ursprünglichen Ankündigung der Vkz) am Bug der GLORY AMSTERDAM erfolgen soll und dass dabei die erste Wurfleine nicht von der GLORY AMSTERDAM in Richtung NORDIC, sondern umgekehrt, also von der NORDIC in Richtung GLORY AMSTERDAM übergeben wird.

Um **12:30 Uhr** meldete die GLORY AMSTERDAM der NORDIC, dass man für die Leinenübergabe am Bug des Schiffes bereit sei.

Um **12:33 Uhr** erläuterte die Schiffsführung der NORDIC dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM in klar verständlichem Englisch, dass für die Herstellung der Schleppverbindung zuerst eine sehr dünne Leine mit einem Leinenschießgerät auf das Vorschiff der GLORY AMSTERDAM geschossen wird (so gen. „Throwing Leine“ oder „Schießleine“). Mit Hilfe dieser Leine sollte anschließend eine dünne so gen. Messenger-Leine an den Havaristen übergeben werden, bevor dann eine Dyneema²⁵-Leine mit einem Durchmesser von 80 mm folgt.²⁶ Im Hinblick auf die Befestigung dieser Dyneema-Leine betonte die Schiffsführung der NORDIC, dass es erforderlich sei, für deren Befestigung auf dem Vorschiff der GLORY AMSTERDAM mehr als einen Poller zu verwenden. Wegen der großen Bedeutung der vorstehenden Informationen fragte die NORDIC nach, ob die GLORY AMSTERDAM diese verstanden habe. Seitens des Havaristen wurde lediglich kurz mit „Okay Sir. Okay Sir.“ geantwortet. Die NORDIC reagierte darauf mit der nochmaligen Bitte in Richtung GLORY AMSTERDAM, mehr als einen Poller für die Befestigung der

²⁵ Anm.: Dyneema ist eine Warenmarke des niederländischen Chemiekonzerns Royal DSM N.V. für eine synthetische Chemiefaser auf der Basis von Polyethylen. Die Faser zeichnet sich u. a. durch extrem hohe Zugfestigkeitswerte aus und wird deshalb u. a. als Werkstoff für Festmacher- und Schlepplein in der Seeschifffahrt eingesetzt.

²⁶ Anm.: Die einzelnen Schritte zur Herstellung der Schleppverbindung (Abfolge und Anzahl der Leinen) wurde gegenüber der GLORY AMSTERDAM an dieser Stelle offenbar verkürzt dargestellt. Dies ergibt sich aus der der BSU vorliegenden detaillierten Beschreibung der diesbezüglichen Technologie. Vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 3.3.10.4 des Untersuchungsberichtes.

Dyneema-Leine zu verwenden. Dies wurde von der GLORY AMSTERDAM erneut lediglich kurz mit den Worten „Okay Sir. Thank you.“ bestätigt.

Gegen **12:36 Uhr** waren die vorbereitenden Maßnahmen auf den Decks beider Schiffe abgeschlossen und die NORDIC begann damit, sich dem Havaristen in dem für eine erfolgreiche Herstellung der Leinenverbindung erforderlichen Maße anzunähern. In diesem Zusammenhang forderte der Kapitän der NORDIC die GLORY AMSTERDAM dazu auf, die Hauptmaschine zu stoppen. Der Kapitän des Havaristen sagte dies zwar zu. Entgegen dieser Zusage kam es jedoch im Zuge des anschließenden ersten Versuches der Herstellung einer Schleppverbindung und auch im Zuge aller weiteren Versuche immer wieder vor, dass die Hauptmaschine der GLORY AMSTERDAM entgegen den Aufforderungen der NORDIC unvermittelt in Betrieb genommen wurde. Seitens des Notschleppers konnte dies an Hand der Bewegung der Schraube der GLORY AMSTERDAM, die seegangsbedingt temporär zum Teil aus dem Wasser ragte, unzweifelhaft optisch wahrgenommen werden. Der Kapitän der NORDIC musste die GLORY AMSTERDAM daher wiederholt sehr energisch darauf hinweisen, dass es aus Sicherheitsgründen und für die erfolgreiche Herstellung der Schleppverbindung unbedingt erforderlich sei, dass der Havarist sich an die diesbezüglichen Anweisungen der NORDIC hält.

Um **12:51 Uhr** und **12:52 Uhr** wurde mit einem Leinenschießgerät windbedingt zweimal erfolglos versucht, eine Leine Richtung Vorschiff der GLORY AMSTERDAM zu befördern. Ursächlich für den Misserfolg war - kurz gefasst - der ungünstige Annäherungswinkel der NORDIC, der sich wiederum aus der zwischenzeitlichen Nutzung der Hauptmaschine der GLORY AMSTERDAM und der damit einhergehenden Änderung des Headings des Havaristen ergeben hatte.

Im Ergebnis eines neuen Annäherungsversuches gelangte um **13:10 Uhr** mit dem dritten Schussversuch erstmals die am Projektil befestigte so gen. „Rocket Leine“ (weiße Farbe, 200 Meter Gesamtlänge, 3 mm Durchmesser) auf das Deck der GLORY AMSTERDAM. Auf dem Deck des Havaristen hatte man – so die optischen Wahrnehmungen seitens der NORDIC – große Schwierigkeiten damit, die für das Einholen dieser Leine erforderlichen seemännischen Handgriffe, die zudem ein sehr zügiges Agieren erforderten, ordnungsgemäß auszuführen. Via UKW versuchte der Kapitän der NORDIC daher, diesbezügliche Hinweise zu geben. Auch musste die GLORY AMSTERDAM erneut energisch dazu aufgefordert werden, die zwischenzeitlich erneut gestartete Hauptmaschine sofort auszuschalten. Trotz der fortlaufenden Handlungsanweisungen seitens der NORDIC riss diese Leine, also die so gen. „Rocket Leine“ an Bord der GLORY AMSTERDAM um **13:16 Uhr**.

Unmittelbar danach (**13:17 Uhr**) bat der Kapitän der GLORY AMSTERDAM darum, für fünf Minuten seine Hauptmaschine nutzen zu dürfen, um der Driftbewegung entgegenzuwirken. Der Kapitän der NORDIC erklärte sein Einverständnis und wies aber darauf hin, dass die GLORY AMSTERDAM die Maschine stoppen müsse, sobald der nächste Versuch zur Herstellung einer Schleppverbindung gestartet wird. Im Hinblick auf den nächsten Versuch erklärte er, dass die Decksbesatzung der GLORY AMSTERDAM auf dem Vorschiff die „Messenger Leine“²⁷ sehr schnell

²⁷ Anm.: Gemeint ist an dieser Stelle offenbar nicht die „Messenger Leine“ sondern die „Throwing Leine“ (= gelbe Schießleine) und/oder die „Rocket Leine“.

einholen müsse, damit diese nicht wieder reißt, und für das Einholen der „orangenen Leine“²⁸ eine Winde benutzt werden könne. („*But for the next one: Your guys on the forecastle have to heave the messenger line very quickly and the orange one you can use by your winch. But if you have a long, long messenger line in the water, the line will broken again.*”)

Gegen **13:28 Uhr** kündigte die NORDIC gegenüber der GLORY AMSTERDAM den nächsten Anlauf zwecks Herstellung einer Schleppverbindung an. Nochmals wurde seitens der NORDIC dazu aufgefordert, die „Throwing Leine“ sehr schnell zu hieven. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM bestätigte, diesem Wunsch nachzukommen.

Um **13:38 Uhr** erreichte nach dem erfolgreichen, insgesamt vierten Schuss mit dem Leinenschießgerät zunächst die „Rocket Leine“ und anschließend ein Großteil der „Throwing Leine“ (gelbe Farbe, 150 Meter Gesamtlänge, 5 mm Durchmesser) das Deck der GLORY AMSTERDAM. Seitens der NORDIC war zu diesem Zeitpunkt bereits die sich daran anschließende orangene Messenger Leine ausgebracht worden. Kurz bevor diese das Deck des Havaristen erreichte, riss(?) die „Throwing Leine“ aus nicht mehr aufklärbaren Gründen um **13:42 Uhr**. Von der NORDIC wurde anschließend die von dort bereits auf den Weg gebrachte „Messenger Leine“ wieder eingeholt und mit ihr ein 35 Meter langer Abschnitt der gerissenen(?) „Throwing Leine“.

Um **13:45 Uhr** rief die GLORY AMSTERDAM die NORDIC und fragte, ob diese den nächsten Leinenschuss vorbereiten würde. Außerdem bat der Kapitän des Havaristen darum, beim nächsten Versuch eine stärkere Leine zu verwenden. Die NORDIC entgegnete, dass man den nächsten Schuss vorbereitet und eine stärkere Leine einsetzen werde.

Um **13:53 Uhr** erreichte das nächste Projektil (= insgesamt fünfter Schuss) das Deck der GLORY AMSTERDAM. Im Zuge dieses Versuches gelangte erstmals auch die „Messenger Leine“²⁹ (orange Farbe, 100 Meter Gesamtlänge, 30 mm Durchmesser) auf das Deck der GLORY AMSTERDAM. Um **14:03 Uhr** teilte der Kapitän der GLORY AMSTERDAM der NORDIC mit, dass die „Messenger Leine“ erneut gebrochen sei („*Your messenger, your messenger broken ... I think your, your ship side broken.*“).

Demgegenüber ist in dem von der NORDIC erstellten Protokoll davon die Rede, dass zum Zeitpunkt des angeblichen Brechens der „Messenger Leine“ laut Augenzeugen der NORDIC bereits ca. 90 Meter mit dem Spill der GLORY AMSTERDAM eingeholt worden waren, während seitens der NORDIC 50 Meter der sich daran anschließenden so gen. „Dynaflax-Jagerleine“³⁰ (graue Farbe, 200 Meter Gesamtlänge, 32 mm Durchmesser) ausgebracht worden waren. Nach dem angeblichen „Bruch“ der „Messenger Leine“ sei die intakte „Dynaflax-Jagerleine“ an Bord der NORDIC zurückgeholt worden. An deren Ende habe sich die

²⁸ Anm.: Mit der als „orange one“ bezeichneten Leine ist offenbar die orangefarbene „Messenger Leine“ gemeint, die sich an die „Throwing Leine“ anschließt.

²⁹ Anm.: Diese in der Reihenfolge erste „Messenger Leine“ wird auch als „Light Messenger Leine“ bezeichnet.

³⁰ Anm.: Die „Dynaflax-Jagerleine“ wird auch als „Heavy Messenger Leine“ bezeichnet.

angeschlagene komplette(!) „Messenger Leine“ befunden. Entgegen der Behauptung seitens der GLORY AMSTERDAM, dass die fragliche „Messenger Leine“ gebrochen war, ist es also gemäß den Wahrnehmungen der NORDIC so gewesen, dass diese Leine, obwohl sie sich bereits zu einem Großteil auf einem Spill befunden hatte, plötzlich (komplett) ausgetauscht sei.

Zwischen **14:04 Uhr** und **14:06 Uhr** überzeugte die Schiffsführung der NORDIC den Kapitän der GLORY AMSTERDAM davon, den nächsten Versuch einer Leinenübergabe am Heck der GLORY AMSTERDAM zu starten und auch die Befestigung der Schleppleine am Heck des Havaristen zu realisieren. Der Kapitän stand diesem Vorschlag skeptisch gegenüber, erklärte sich schließlich aber damit einverstanden.

Zu diesem Zeitpunkt war die NORDIC nur noch ca. eine Seemeile von der 10-Meter-Tiefenlinie entfernt, hatte also bei einem eigenen Tiefgang von sechs Metern und Wellenhöhen zwischen 6 und 8 Metern, fast die eigene Einsatzgrenze erreicht. Da die bisherigen Bemühungen, eine Leinenverbindung am Bug des Havaristen herzustellen, gescheitert waren, bestand die Absicht der NORDIC nunmehr darin, den Havaristen mittels einer Schleppverbindung an dessen Heck in den Wind zu ziehen und festzuhalten.

Um **14:08 Uhr** informierte die MELLUM via UKW die NORDIC, dass man vor Ort standby sei und bot an, ggf. Unterstützung zu geben.³¹

Ab ca. **14:23 Uhr** begann die NORDIC damit, sich für den nächsten Versuch der Leinenübergabe dem Heck der GLORY AMSTERDAM anzunähern. Der Havarist wurde über die bevorstehenden Schritte informiert. Um **14:29 Uhr** wurde der insgesamt sechste Leinenschuss vollzogen. Dieser ging windbedingt fehl. Die NORDIC kündigte an, im Nahbereich des Havaristen zu bleiben und den nächsten Versuch vorzubereiten.

Zwischen **14:30 Uhr** und **14:32 Uhr** schlug die GLORY AMSTERDAM der NORDIC mehrmals unvermittelt vor, die Schleppverbindung an der Backbordseite des Havaristen in Höhe der Luke 7 (= Vorkante Aufbauten) realisieren zu wollen. Die diesbezügliche, von der erst wenige Minuten zuvor getroffenen Vereinbarung (= Leinenverbindung am Heck) abweichende Idee, wurde auf der Brücke der NORDIC, wo man sich zu diesem Zeitpunkt primär darauf konzentrierte, wie man zunächst erfolgreich die Wurfleinenverbindung herstellt, inhaltlich nicht erfasst. Seitens der NORDIC ging man auf diesen objektiv überraschenden Vorschlag nicht ein, sondern reagierte davon vollkommen losgelöst mit der Aufforderung an die GLORY AMSTERDAM, ihrerseits eine Wurfleine in Richtung NORDIC zu befördern. Ein entsprechender Versuch um **14:34 Uhr** scheiterte jedoch.

Um **14:35 Uhr** erreichte stattdessen erneut eine Wurfleine der NORDIC das Deck des Havaristen. Die unten abgedruckten Auszüge der Funkkommunikation zwischen der GLORY AMSTERDAM (rot) und der NORDIC (schwarz) in den folgenden fünf Minuten belegt zweifelsfrei, dass es nach wie vor ein grundsätzliches Missverständnis bezüglich Frage gab, an welcher Stelle auf dem Havaristen die

³¹ Anm.: Vgl. bzgl. der nachfolgenden Aktivitäten an Bord der MELLUM die detaillierten Ausführungen unten in Kap. 3.3.11.

Schleppverbindung hergestellt werden soll. Während das Leinenhandling (bzw. die diesbezüglichen, offenbar hilflosen Versuche) seitens der GLORY AMSTERDAM und die begleitende Funksprüche ihres Kapitäns darauf abzielten, die am Ende der diesbezüglichen Aktivitäten an Bord des Havaristen ankommende Schleppleine an der Steuerbordseite in Höhe der Luke 7 (also im Bereich Vorkante Aufbauten) festmachen zu wollen, ging man auf der NORDIC weiterhin wie selbstverständlich davon aus, dass die Schleppverbindung entsprechend der ursprünglichen Vereinbarung am Heck des Havaristen hergestellt werden solle.

„NORDIC NORDIC GLORY AMSTERDAM ---- This is NORDIC. Go ahead Sir. – Ahhh Sir ahhh can we tighten your line to my ahhh starboard side number 7 hold starboard side? – Yes, you have a messenger line from us. On your starboard side. You can use this one. – Okay Sir, okay Sir, thank you Sir. – But bring this line astern. – And if it is possible please do a little bit faster. –

GLORY AMSTERDAM for NORDIC - NORDIC your messenger already is broken again Sir. – No the ... is not broken. The ... is making fast on your starboard side. Your deck's man has it make fast on your starboard side. You can use this messenger line and bring it on your stern. And then you can hold this line or heaving this line. On this messenger line is our jager line, our bigger one messenger line. – Okay Sir. -

GLORY AMSTERDAM TAKE THE LINE FROM YOUR PORT SIDE, ah STARBOARD SIDE THE SMALL LINE TO THE STERN!!!³² – ??? Yes starboard side. Only broken this line. – “

Gegen **14:40 Uhr** scheiterte der oben dargestellte Versuch der Herstellung einer Schleppverbindung aus im Einzelnen nicht mehr aufklärbaren Gründen. Die NORDIC kündigte umgehend an, einen weiteren Schussversuch zu starten und bat die GLORY AMSTERDAM für den Fall, dass dieser scheitert, darum, das eigene Leinenschießgerät, welches man optisch auf dem Deck des Havaristen wahrgenommen hatte, zu verwenden.

Um **14:44 Uhr** erreichte das Projektil mit der Leine die Steuerbordseite des Decks der GLORY AMSTERDAM (= insgesamt siebter Leinenschuss). Die Leine verfang sich dort im Treppenaufgang an der Achterkante der Aufbauten. An Bord der NORDIC wunderte man sich darüber, dass die Decksbesatzung die empfangene Wurfleine nicht umgehend nach achtern führte, sondern sich mit dieser auf der Steuerbordseite vermeintlich in Richtung Vorschiff begab. Wegen dieses Abweichens von der aus Sicht der NORDIC noch immer maßgeblichen Vereinbarung, dass die Schleppverbindung am Heck des Havaristen realisiert werden solle, intervenierte der Kapitän der NORDIC gegenüber der GLORY AMSTERDAM. Deren Kapitän verwies demgegenüber auf seinen Plan, die Schleppleine auf der Steuerbordseite in Höhe von Luke 7 festmachen zu wollen. Diese aus Sicht der NORDIC nach wie vor überraschende und vor allem fachlich nicht nachvollziehbare Ankündigung wurde seitens der NORDIC im Zuge der allgemeinen Hektik und der großen Schwierigkeiten, sich mit dem chinesischen Kapitän in Englisch verständigen zu können, falsch interpretiert. Die NORDIC zog aus den Beobachtungen, den sprachlich schwer verständlichen Ausführungen des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM und vermutlich aus eigenen fachlichen Überlegungen den irrtümlichen Schluss, der Havarist wolle die Schleppverbindung an seiner Steuerbordschulter,

³² Anm.: Der Druck in Großbuchstaben soll verdeutlichen, dass der fragliche Satz von der NORDIC sehr energisch ausgesprochen wurde.

also entsprechend den ursprünglichen Bemühungen nun doch im Vorschiffsbereich realisieren.

“The line is, the line is on your deck! The line is on your deck. Don’t use your engine! – Okay Sir. I no use my engine. Okay. -

GLORY for NORDIC – Yes Sir. Go ahead please. - Fast the line astern, astern not on the bow!!! – Ahhh astern no good. Forward on my starboard side, okay Sir. --- Not forward, not forward!!! – On the ahhhh number 7, number 7 hatch hatch number 7 ahhhh hatch cover. Okay. This is ahhh main deck. Okay this is ahhhhh main deck. - Okay, you go on your starboard shoulder. Yes? – Yes Sir. I ??? okay. – Make fast on your starboard shoulder. Okay. Understand. – Okay Sir, okay. – Please slack, please, from here. –“

Im Verlauf der folgenden 15 Minuten gelangten die verschieden starken, aneinander anschließenden und der eigentlichen Schleppleine vorausgehenden Leinen nach und nach auf das Deck der GLORY AMSTERDAM. Seitens der NORDIC wurde der Havarist in Echtzeit über die Leinenabfolge und die diesbezüglich seitens seiner Decksbesatzung jeweils erforderlichen Arbeitsschritte informiert. An Bord des Schleppers war man froh darüber, dass man überhaupt dabei war, endlich eine Leinenverbindung zu Stande zu bringen. Im Übrigen bestand so oder so keine echte Möglichkeit, auf die Wahl des Befestigungspunktes an Deck der GLORY AMSTERDAM Einfluss nehmen zu können. Daher gab die NORDIC ihre via UKW-Funk und durch Handzeichen ausgeführten Bemühungen, den Havaristen zu bewegen, die Schleppverbindung am Heck herzustellen, notgedrungen auf.

Um **15:00 Uhr** hatte die Decksbesatzung der GLORY AMSTERDAM schließlich einen sehr geringen Teilabschnitt des Dyneema-Vorlaufs (Durchmesser 80 Millimeter; Gesamtlänge zwischen 150 und 200 Metern³³), der als Verbindung zum Schleppdraht (Durchmesser ebenfalls 80 Millimeter) dient, an Deck gehievt und dort wie mehrfach via UKW angekündigt auf einem Doppelpoller auf der Steuerbordseite des Schiffes in Höhe der Luke 7 (Vorkante Aufbauten) belegt. Ca. 150 Meter des Dyneema-Vorlaufs verblieben anschließend zwischen der seitlichen Klüse des Havaristen und dem Schleppdraht. Die seitens der NORDIC gegen **12:33 Uhr**, also vor dem Beginn sämtlicher Schleppversuche im Zuge der ersten Beschreibung der grundsätzlich erforderlichen Arbeitsschritte zum Herstellen einer Schleppverbindung an den Havaristen gerichteten Aufforderung, die Schleppleine zwecks Lastverteilung über mehr als einen Poller zu führen, wurde von dessen Decksbesatzung nicht beachtet. Die fragliche Aufforderung war später von der NORDIC allerdings auch zu keinem Zeitpunkt nochmals wiederholt worden.

Nachdem von der NORDIC aus beobachtet worden war, dass der Dyneema-Vorlauf entgegen den Vorgaben der NORDIC auf lediglich einem Poller belegt war, wendete sich deren Kapitän parallel zu dem begonnenen Ausstecken des Schleppdrahtes, dessen Länge zunächst auf 300 Meter begrenzt wurde, an den Havaristen, um sich nach der zulässigen Belastungsgrenze, dem so gen. SWL-Wert³⁴ des fraglichen Pollers zu erkundigen. Es dauerte insgesamt fast sechs Minuten, bis die Schiffsführung des Havaristen nach mehreren Wiederholungen der NORDIC die Frage inhaltlich richtig erfasst und für die NORDIC verständlich beantwortet hatte. Als

³³ Angabe des Kapitäns der NORDIC.

³⁴ SWL = Safe Working Load.

SWL-Wert wurde dabei – entsprechend der später von der BSU an Bord des Schiffes festgestellten Beschriftung auf dem Poller – die Angabe „866 kN“ übermittelt.

Auf Grund dieser relativ geringen Belastungsgrenze des Pollers musste sich die NORDIC bei der Wahl der für das Schleppen anzusetzenden eigenen Maschinenleistung auf Werte von maximal 50 Prozent beschränken. Diese Maschinenleistung war einerseits erforderlich, um die Drift des Havaristen aufzuhalten, durfte aber andererseits auch nicht überschritten werden, weil schon die mit der gewählten Leistung verbundenen, auf der NORDIC registrierten und dem starken Seegang geschuldeten, mithin unvermeidlichen Lastspitzen von 120 Tonnen (entspricht 1176 kN) über der zulässigen Belastungsgrenze des Pollers lagen.

Noch während der vorstehend beschriebenen Herstellung der Schleppverbindung rief der Kapitän der NORDIC um **14:49 Uhr** die MELLUM und regte an, dass letztere zur Unterstützung des Schleppvorgangs eine zweite Schleppverbindung herstellt. Der Kapitän der MELLUM lehnte diesen Vorschlag jedoch unter Hinweis auf das niedrige Arbeitsdeck seines Schiffes und die daraus resultierende zu große Gefährdung seiner eigenen Besatzung ab. Dies hatte der Kapitän der MELLUM zuvor mit der gleichen Begründung auch bereits dem HK gegenüber telefonisch erklärt.

Wegen der oben genannten Lastspitzen und der daraus resultierenden Gefahren für den Bestand der Schleppverbindung wurden gegen **15:09 Uhr** weitere 100 Meter Schleppdraht ausgesteckt, um dessen Dämpfungswirkung zu erhöhen. Die NORDIC begann anschließend damit, den Havaristen in den Wind zu drehen. Gleichzeitig wurde die GLORY AMSTERDAM aufgefordert, dieses Manöver durch Langsame Fahrt Voraus und Hart-Backbord-Ruderlage zu unterstützen.

Um **15:16 Uhr** meldete sich via UKW die MELLUM bei der NORDIC und teilte mit, dass man von dort aus das HK über die aktuelle Situation informiert habe. Das HK habe in dem fraglichen Telefonat das Eintreffen des Boarding Teams Ostsee in ca. einer Stunde angekündigt. Die Aufgabe des Boarding Teams sollte anschließend darin bestehen, die Schleppverbindung zu überprüfen und darüber informieren, wenn weitere Maßnahmen an Bord des Havaristen erforderlich sind.

Gegen **15:17 Uhr** forderte die NORDIC die GLORY AMSTERDAM auf, ihre Maschine zu stoppen. Der NORDIC gelang es anschließend zunächst, das weitere Driften des Havaristen Richtung Land zu verhindern. Um dessen sich nur mühsam vollziehende Drehung in Richtung See zu beschleunigen, wurde der Havarist um **15:30 Uhr** gebeten, mit seiner Maschine auf Ganz Langsame Fahrt Zurück zu gehen. Die GLORY AMSTERDAM bestätigte diesen Vorschlag.

Um **15:37 Uhr** wendete sich die Vzk (unten im Gesprächsauszug blau dargestellt) nach vorangegangener Abstimmung mit dem HK in Form einer Schifffahrtspolizeilichen Verfügung an die GLORY AMSTERDAM (rot dargestellt). Der Havarist wurde darin unter ausdrücklichem Hinweis darauf, dass die NORDIC lediglich als Notschlepper vor Ort im Einsatz ist, aufgefordert, drei Schlepper, zwei für vorne und einen für hinten, mit einem Pfahlzug von jeweils 80 Tonnen zu ordern. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM zeigte sich über diese Verfügung verwundert und verwies

darauf, dass er eine funktionierende Maschine habe. Außerdem habe er bereits am Morgen bei seinem Agenten wegen eines Schleppers nachgefragt und dieser habe ihm gesagt, dass kein Schlepper verfügbar sei. Die Vkz entgegnete hierauf, dass zwischenzeitlich bereits Schlepper (Mehrzahl!) auf dem Weg zur NORDIC seien und die Verfügung, diese anzunehmen, sich auf den Zeitpunkt ihres Eintreffens beim Havaristen am späteren Nachmittag bzw. Abend bezöge. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM wurde aufgefordert, sich bezüglich der Formalitäten der Beauftragung der Schlepper an seinen Agenten zu wenden. Außerdem wurde er darüber informiert, dass ein Schlepper (Einzahl!) mit dem Namen BUGSIER 9 bereits auf dem Weg zum Havaristen sei. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM bestätigte die Informationen der Vkz.

“GLORY AMSTERDAM GLORY AMSTERDAM GERMAN BIGHT TRAFFIC -- 8-0 – Yes, I standby this channel. Good afternoon Sir. – Good afternoon GLORY AMSTERDAM. Right now seems to be good. I have to give you an instruction now. Please listen! Are you ready? – Yes Sir, go please. – First question. Am I talking to the captain? – Okay Sir. – Yes Sir, go ahead please. – Yes, okay, Captain of the GLORY AMSTERDAM this is GERMAN BIGHT TRAFFIC channel 8-0. Well right now you are towed by vessel NORDIC. This is an emergency tug. But for further work I give you the instruction to take three tugs with bollard pull of 8-0 tons. I repeat: I give you instruction to take three tugs with 8-0 tons of bollard pull. Two tugs forward and one aft. Did you copy my instruction? Over. - Okay Sir, two tugs forward, one tug aft. – But my engine in good ahhh, my engine in good order. Sir. – Never mind. You have to take these tugs anyway. So please arrange with your agent that you have to take three tugs of 8-0 tons of bollard pull. – Okay, I ??? 8-0 tons bollard. But this morning time I asked my agent, Sir. He speak no tug available for me. Over. – Yes, well there are tugs already on the way. There will be tugs already on the way. So it’s just for later in the afternoon and in the evening when the tugs are there. You have to take three tugs! I give you this instruction now. And if you do NOT take them, we will give you further instruction and we will do that on your expense. Alright? – Okay Sir. We arrange three tugs. Two forward, one aft. And 8-0 tons bollard. Over. – Yes, okay. So please arrange that with your agent. One tug, so far I know, is already on the way. It is called BUGSIER 9. I repeat the name of tug: BUGSIER 9. It’s the first tug. And please arrange that with your agent. – Okay Sir. One tug is BUG 9 and already underway. And another we arrange order from my agent. Over. – Yes, please arrange with your agent that you have to take three tugs. Over. – Okay, ahhh we ahhhh order another three tugs from my agent. And one tug already underway. – Yes, that’s correct. – Okay, thank you, Sir. – Three tugs, okay, standby on channel 0-6, 1-6 and 8-0 please. – Okay, standby 0-6, 1-6 and 8-0.”

Um **15:46 Uhr** hielt der Poller an Bord des Havaristen den Zugkräften, die auf ihn einwirkten, nicht mehr stand und brach aus seiner bordseitigen Verankerung heraus. In Folge dessen riss die Schleppverbindung zwischen der NORDIC und der GLORY AMSTERDAM.

Unmittelbar danach verständigten sich die Kapitäne der NORDIC und der MELLUM in einem Funkgespräch darauf, dass der GLORY AMSTERDAM vorgeschlagen werden solle, die Anker zu slippen und anschließend mit voller Kraft Richtung See zu fahren. Dementsprechend rief die NORDIC um **15:47 Uhr** den Havaristen und erteilte diesem den vorgenannten Rat („*advice you*“). Die GLORY AMSTERDAM antwortete hierauf lediglich mit der Ankündigung, nun die Maschine zu benutzen.

Die Vkz hatte die Funkgespräche zwischen der MELLUM und der NORDIC, sowie zwischen der NORDIC und der GLORY AMSTERDAM mitgehört und erteilte dem Havaristen um **15:48 Uhr** ihrerseits die Schifffahrtspolizeiliche Verfügung, die Anker zu slippen und mit eigener Kraft in tiefere Gewässer zu fahren („*Slip your anchor and move out of shallow area by yourself.*“). Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM reagierte hierauf mit der verständnislos klingenden Frage, ob er seine Anker fieren

solle („*Slack my anchor?*“). Die Vzk antwortete hierauf – offenbar ohne ein etwaiges sprachliches / inhaltliches Missverständnis in Betracht zu ziehen – mit „*Yes, slip it, drop it, everything away!*“, machte also nochmals objektiv unmissverständlich deutlich, dass die GLORY AMSTERDAM die Anker lösen soll. Der Havarist antwortete hierauf erneut nur sehr kurz mit „*Okay Sir.*“

Ca. eine Minute nach dieser klaren Ansage seitens der Vzk richtete auch die MELLUM einen Funkspruch an den Havaristen und erteilte nochmals den Rat („*advice you*“), beide Anker zu slippen und mit eigener Maschinenkraft in Richtung See zu fahren. Die kurze Antwort des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM „*Okay, slack both anchor.*“ lässt vermuten, dass dieser immer noch nicht verstanden hatte, dass er seine Anker nicht lediglich fieren, sondern sich dieser komplett entledigen sollte.

Gegen **15:54 Uhr** erteilte das HK, welches zwischenzeitlich telefonisch über das Brechen der Schleppleine informiert worden war, der NORDIC den Auftrag, sich auf einen neuen Schleppversuch vorzubereiten und mit diesem nach der Ankunft des Boarding Teams Ostsee auf dem Havaristen zu beginnen.

Um **16:03 Uhr** rief die MELLUM erneut die GLORY AMSTERDAM und fragte nach, ob letztere einen oder beide Anker geslippt habe. Der Kapitän des Havaristen antwortete, dass beide Anker gefiert sind. („*Both anchor slacked.*“). Der Kapitän der MELLUM erkannte nun das mögliche Missverständnis und wies demgemäß die GLORY AMSTERDAM energisch darauf hin, dass die Anker nicht nur gefiert, sondern geslippt werden müssen. Der Kapitän des Havaristen reagierte hierauf mit großem Unverständnis und erklärte, dass sein Schiff in flaches Wasser driften wird, wenn er sich von seinen Ankern trennt. Der Kapitän der MELLUM verwies in seiner Antwort darauf, dass der Havarist über Maschinenkraft verfügen würde und mit dieser den Flachwasserbereich verlassen könne. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM versuchte anschließend, der MELLUM klar zu machen, dass das Ruder seines Schiffes nicht reagiert.

Um **16:06 Uhr** wendete sich erneut die Vzk an die GLORY AMSTERDAM und fragte, ob die beiden Anker geslippt wurden. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM wies wie auch schon zuvor gegenüber der MELLUM darauf hin, dass er Probleme mit seinem Ruder habe und manövrierunfähig sei. Die Vzk beharrte zunächst gleichwohl darauf, dass der Havarist versuchen solle, seine Anker zu slippen. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM entgegnete hierauf, dass eine solche Maßnahme sehr kritisch sei und er seine Anker derzeit sehr benötigen würde.

Um **16:12 Uhr** fragte die Vzk bei der GLORY AMSTERDAM nach dem Status von Hauptmaschine und Ruder. Der Kapitän antwortete, dass die Maschine problemlos laufen würde, das Ruder jedoch nicht reagiert. Auf die anschließende Frage nach der Situation der Anker erklärte der Kapitän des Havaristen nochmals, dass er diese nicht slippen könne, weil das Schiff ansonsten noch schneller Richtung Küste driften würde. Außerdem erkundigte sich der Kapitän nach der Ankunftszeit der beiden

anderen Schlepper („*Sir, another two tug, what time coming?*“).³⁵ Die Vzk antwortete, hierzu keine Informationen zu haben.

Um **16:15 Uhr** wurde die NORDIC auf einem Flugfunk-Kanal von dem bereits am Vormittag eingesetzten Bundespolizei-Hubschrauber gerufen. Dieser teilte mit, dass man von Helgoland aus gestartet sei und sich mit einem aus vier Personen bestehenden Boarding Team auf dem Weg zum Havaristen befindet. Das Team war gegen **14:50 Uhr** mit einem zweiten vom HK bei der Fliegerstaffel Fuhlendorf angeforderten Hubschrauber der Bundespolizei, der um **13:55 Uhr** nach Rostock geflogen war und das Team dort aufgenommen hatte, Richtung Helgoland gestartet. Auf dem Flugplatz der Insel Helgoland war es unverzüglich an den dort für den Weiterflug zum Havaristen bereit stehenden Hubschrauber übergeben worden.

Gegen **16:26 Uhr** erreichte der Hubschrauber die GLORY AMSTERDAM und begann damit, die Mitglieder des Boarding Teams im vorderen Bereich des Havaristen auf dessen Hauptdeck abzuwünschen.

Aus Funkgesprächen zwischen Mitgliedern des Boarding Teams, die diese untereinander zwischen **16:26 Uhr** und **16:32 Uhr** in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit dem Betreten des Havaristen geführt hatten, geht hervor, dass sie beim Eintreffen von der Situation vor Ort, insbesondere vom Fehlen einer Schleppverbindung und der geringen Entfernung zur Küste vollkommen überrascht waren.

Das Boarding Team begab sich nach der Ankunft auf dem Havaristen sofort auf die Brücke und nahm nach einem kurzen Informationsaustausch mit dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM, in dem dieser unter anderem die Frage äußerte, ob das Boarding Team die Küstenwache repräsentiere, und einer überschlägigen Sondierung der Situation an Bord per UKW gegen **16:42 Uhr** erstmals Kontakt mit der NORDIC auf, um das weitere Vorgehen abzustimmen. Der Kapitän des Schleppers erläuterte, dass unbedingt ein neuer Versuch zur Herstellung einer Schleppverbindung, möglichst am Heck unternommen werden soll. Der Leiter des Boarding Teams kündigte daraufhin an, dass man sich zunächst auf der achteren Manöverstation ein Bild von der Situation machen wolle. In den folgenden Minuten verschaffte sich das Boarding Team einen ersten groben Überblick über die technischen und sonstigen Gegebenheiten an Bord des Havaristen. Gleichzeitig wurden mit dem noch vor Ort befindlichen Hubschrauber der Bundespolizei nach vorangegangenen Absprachen zwischen der NORDIC, dem Boarding Team und der Hubschrauberbesatzung im Zeitraum von ca. **17:07 Uhr** bis ca. **17:25 Uhr** im Rahmen zweier Anflüge Ausrüstungsgegenstände des Boarding Teams von der NORDIC auf die GLORY AMSTERDAM transferiert.³⁶

³⁵ Anm.: Die Frage nach den beiden anderen Schleppern lässt vermuten, dass der Kapitän der GLORY AMSTERDAM offenbar nach wie vor irrtümlich davon ausging, dass die bereits vor Ort befindliche NORDIC einer der insgesamt drei Assistenzschlepper sei, zu deren Annahme der Havarist per Verfügung der Vzk verpflichtet worden war.

³⁶ Anm.: Regulär verfügen sowohl das Boarding Team Ostsee, also auch das Boarding Team NORDIC über jeweils drei große Einsatztaschen mit einer standardisierten Ausrüstung (u. a. diverse Werkzeuge, Leinenschießgerät, Schweißausrüstung). Das BT Ostsee hatte auf die Mitnahme seiner Taschen wegen der begrenzten Tragfähigkeit des Hubschraubers, der das Team aus Rostock abgeholt hatte, verzichten müssen.

Die weitergehenden Pläne, danach via Hubschrauber Ausrüstungsgegenstände von der MELLUM auf die NORDIC zu transferieren, um den dortigen Vorrat an Leinenschießtechnik aufzufüllen, erübrigten sich auf Grund des Fortgangs der Ereignisse.

Zwischenzeitlich hatte sich der Kapitän der GLORY AMSTERDAM um **17:18 Uhr** hilferufend an die NORDIC gewandt und eindringlich darum gebeten, dass der Schlepper am Heck des Havaristen festmachen möge. Die NORDIC antwortete, dies versuchen zu wollen. Unmittelbar danach begann der Schlepper damit, zwecks Herstellung der Schleppverbindung auf das Heck des Havaristen zuzusteuern.

Gegen **17:25 Uhr** wurde jedoch in Funkgesprächen zwischen dem Boarding Team und der NORDIC deutlich, dass die GLORY AMSTERDAM bereits soweit in flaches Wasser getrieben war, dass es für die NORDIC auf Grund ihres eigenen Tiefgangs kaum noch gefahrlos möglich sein würde, sich dem Havaristen in dem für die Herstellung einer Leinenverbindung erforderlichen Maße zu nähern.

Ab ca. **17:30 Uhr** gab es an Bord der GLORY AMSTERDAM Anzeichen für erste, zunächst nur sporadische Grundberührungen. In deren Folge setzte der Havarist unter anderem mit seinem tieferliegenden Heck sporadisch auf dem Meeresboden auf. Hierbei wurde das Ruderblatt bzw. dessen Aufhängung beschädigt, so dass die GLORY AMSTERDAM spätestens ab diesem Zeitpunkt endgültig und vollumfänglich manövrierunfähig wurde.

Da das Schiff in immer flacheres Wasser driftete, war es für die NORDIC nunmehr nicht mehr möglich, sich dem Havaristen anzunähern, ohne selbst Gefahr zu laufen, im Unterwasserbereich beschädigt zu werden oder zu stranden. Der Kapitän der NORDIC teilte dem HK telefonisch um **17:36 Uhr** mit, dass die Einsatzgrenze des Schleppers nahezu erreicht sei und man bei einer Distanz zur GLORY AMSTERDAM von aktuell 0,2 Seemeilen selbst nur noch ca. einen Meter Wasser unter dem Kiel habe. Das HK forderte die NORDIC auf, den Havaristen anzuweisen, mit der eigenen Maschine möglichst 0,5 bis eine Seemeile Richtung Norden zu fahren. Diese Forderung gab der Kapitän des Schleppers anschließend (**17:39 Uhr**) an das Boarding Team, welches sich zu diesem Zeitpunkt auf der achteren Manöverstation des Havaristen für das geplante Anspannen bereithielt, weiter. Der Kapitän der NORDIC kontaktierte danach die Brücke der GLORY AMSTERDAM, um den Kapitän direkt über das unbedingte Erfordernis, das Schiff Richtung Norden zu manövrieren zu unterrichten. Der Kapitän des Havaristen antwortete darauf mit dem Hinweis, dass seine Maschine bereits auf Voll Voraus arbeite, er aber keine Kontrolle über das auf 30 Grad Steuerbord liegende Ruder habe.

Der Kapitän der NORDIC, dem die mechanische Beschädigung des Ruders infolge der Grundberührung nicht bekannt war, bat das Boarding Team, der Schiffsführung zu erklären, dass es ggf. möglich sei, das Ruder per Notsteuerung zu bedienen. Das Boarding Team gab diesen Hinweis an die Schiffsführung des Havaristen weiter. Es stellte sich jedoch heraus, dass das Ruder sich auf keine Art und Weise mehr bewegen lies. Dies teilte das Boarding Team der NORDIC um **17:44 Uhr** per UKW mit.

Um **17:45 Uhr** rief der Kapitän der GLORY AMSTERDAM die NORDIC und bat erneut um die Herstellung der Schleppverbindung am Heck. Der Kapitän der NORDIC antwortete, dass die Wassertiefe für den Schlepper zu gering sei, um zum Heck des Havaristen zu gelangen. Dieser müsse zunächst etwas weiter nach Norden fahren. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM sagte dies zu.

Um **17:46 Uhr** tauschten sich die NORDIC und das Boarding Team via UKW über die aktuelle Situation aus. Der Kapitän der NORDIC kündigte an, sich dem Havaristen im Bereich des Vorschiffs annähern zu wollen, da das Wasser dort tiefer sei. Man sei dabei eine 200-Meter-Leine mit einer Blase vorzubereiten. Der Kapitän der NORDIC äußerte die Hoffnung, dass es seitens der GLORY AMSTERDAM vielleicht möglich wäre, diese Blase aus dem Wasser zu fischen.

Kurz nach diesem Funkgespräch rief der Kapitän des Schleppers BUGSIER 9 die Vzk auf UKW, teilte seine aktuelle Position (auf der Jade) mit und informierte auf Nachfrage darüber, dass außer ihm noch die Schlepper BUGSIER 10 und JADE auf dem Weg Richtung GLORY AMSTERDAM seien. Der Kapitän der BUGSIER 9 kündigte an, in etwa einer Stunde dort zu sein. Bezüglich der beiden anderen Schlepper teilte er mit, dass deren Ankunft erst später zu erwarten sei.

Um **17:48 Uhr** rief die GLORY AMSTERDAM die NORDIC. Auf der Brücke des Havaristen hatte man zwischenzeitlich beobachtet, dass der Schlepper sich nunmehr offenbar darauf vorbereitete, eine Schleppverbindung am Bug der GLORY AMSTERDAM herzustellen. Der Kapitän des Havaristen fragte nach, ob diese Vermutung richtig sei und erhielt eine diesbezügliche Bestätigung.

Um **17:52 Uhr** erkundigte sich das Boarding Team bei der NORDIC, ob es dabei bleibe, dass man versuchen wolle, am Vorschiff des Havaristen eine Verbindung herzustellen. Der Kapitän der NORDIC teilte daraufhin mit, dass auch dies auf Grund der geringen Wassertiefe nicht mehr in Betracht komme und man stattdessen auf die im Zulauf befindlichen Schlepper warten müsse, in der Hoffnung, dass diese möglicherweise etwas manövrierfähiger seien.

Um **18:00 Uhr** meldete sich das Boarding Team bei der NORDIC und übermittelte die Information, dass der Havarist offenbar festgekommen sei. Die NORDIC bestätigte diese Vermutung unter Verweis auf deren elektronische Seekarte. Demnach hatte der Havarist zu diesem Zeitpunkt die 5-Meter-Tiefenlinie erreicht, so dass sein endgültiges Festkommen bei Zugrundelegung von dessen Tiefgang außer Zweifel stand.

3.1.4 Geschehen nach dem Stranden

Die umgehend veranlassten Überprüfungen an Bord, die in der Folgezeit regelmäßig wiederholt wurden, ergaben, dass die Außenhaut des Havaristen beim Stranden offenbar intakt geblieben war. Wassereinbrüche oder Schadstoffaustritte wurden zu keinem Zeitpunkt festgestellt.

In den folgenden Stunden stellte das HK Überlegungen an, die Besatzung der GLORY AMSTERDAM und das Boarding Team vom Havaristen zu evakuieren. Das HK beorderte in diesem Zusammenhang vorsorglich den Seenotrettungskreuzer

HERMANN MARWEDE zur Unfallstelle. Der Kreuzer verließ gegen **19:20 Uhr** seinen Stützpunkt auf der Insel Helgoland und traf gegen **20:50 Uhr** in der Nähe des Havaristen ein. Auf die Evakuierungsaktion wurde aber auf Grund der damit verbundenen Gefahren und wegen der Tatsache, dass die an Bord der GLORY AMSTERDAM befindlichen Personen den dortigen Verbleib als vorzugswürdig erachteten, verzichtet.

In der Nacht zum 30. Oktober wurde seitens des HK über die möglichen Optionen für eine erfolgreiche Bergung des Havaristen beraten. Die Reederei der GLORY AMSTERDAM nahm ihrerseits Kontakt zu dem niederländischen Bergungsunternehmen SMIT auf und schloss mit diesem einen Bergungsvertrag ab. Über das Zustandekommen des Bergungsvertrages wurde das HK via E-Mail am späten Abend des 29. Oktober (**22:14 Uhr**) informiert.

Am Vormittag des **30. Oktober** wurden kontinuierlich zwischen dem HK, dem Bergungsunternehmen, der Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM und dem noch an Bord befindlichen Boarding Team die für die bevorstehende Bergung erforderlichen Schritte besprochen und Informationen, bspw. bzgl. der Stabilität und der Tankinhalte des Havaristen ausgetauscht.



Abbildung 7: GLORY AMSTERDAM nach der Strandung vor Langeoog

Die am Nachmittag des Unfalltages vom HK vorsorglich zum Havaristen beorderten Bergungsschlepper BUGSIER 9, BUGSIER 10 und JADE, die dort nach dem Stranden des Schiffes angekommen waren und keine Möglichkeit mehr hatten, rechtzeitig in das Geschehen einzugreifen, wurden vom HK aus dem Einsatz entlassen.

Gegen **12:40 Uhr** erreichte das Bergungsteam von SMIT die GLORY AMSTERDAM und übernahm die weitere Verantwortung für den Havaristen. Das im Auftrag des HK an Bord befindliche Boarding Team trat via Hubschrauber gegen **18:10 Uhr** die Heimreise an.

Im Rahmen der Abstimmung des Bergungskonzeptes kamen das Bergungsunternehmen und das HK unter Hinzuziehung eines externen Beraters auf Basis der Erkenntnis, dass der Havarist vollflächig auf dem sandigen Meeresboden auflag, sich durch die ca. 20.000 Tonnen Ballastwasser an Bord in einer stabilen Lage befand und seine Rumpfstuktur und die Kraftstofftanks in Takt waren, zu dem Schluss, dass ein Leichtern der Schweröltanks in der Brandungszone vor dem Freischleppen des Schiffes zu risikoreich sei. Statt dessen wurde vereinbart, zeitnah eine Leinenverbindung zwischen der GLORY AMSTERDAM und den beiden vom Bergungsunternehmen beauftragten Hochseeschleppern UNION MANTA und FAIRMOUNT SUMMIT herzustellen, um während des kontrollierten Lenzens des Ballastwassers ein weiteres Vertreiben des Havaristen in Richtung Küste zu verhindern.

Am Abend des **1. November** erreichten die genannten Fahrzeuge die GLORY AMSTERDAM. Es gelang von beiden Schleppern aus, die erforderlichen Leinenverbindungen herzustellen. Anschließend wurde wie geplant mit dem Lenzen des Ballastwassers begonnen.



Abbildung 8: Bergungsschlepper FAIRMOUNT SUMMIT im Einsatz

Am Morgen des **2. November**, nachdem ca. 16.000 Tonnen Ballastwasser aus dem Schiff gepumpt worden waren, schwamm die GLORY AMSTERDAM bei Hochwasser auf. Anschließend wurde das Schiff mit Hilfe der Bergungsschlepper zu einer Position im Bereich der 10-Meter-Tiefenlinie gezogen. Dort übernahmen die drei Hafenschlepper JADE, BUGSIER 11 und MULTRATUG 4 den Havaristen und brachten ihn nach Wilhelmshaven, wo er am Abend desselben Tages festmachte. Das HK beendete kurz danach um **19:45 Uhr** die Gesamteinsatzleitung.



Abbildung 9: GLORY AMSTERDAM mit Schlepperassistenz auf dem Weg nach Wilhelmshaven

In den folgenden Tagen fanden an Bord verschiedene Untersuchungen statt, bei denen es den jeweils zuständigen Stellen neben der Suche nach den Ursachen für das Unfallereignis darum ging, die Möglichkeiten und Modalitäten der Verschleppung des Schiffes zu einer Reparaturwerft zu klären. Nachdem diese Maßnahmen beendet waren, verließ die GLORY AMSTERDAM nach ca. dreiwöchigem Aufenthalt den Liegeplatz in Wilhelmshaven und wurde zur Reparatur in eine Werft in Bremerhaven geschleppt.

3.2 Unfallfolgen

3.2.1 Schäden am Schiff

In Folge der massiven Überlastung des von der Besatzung des Havaristen für die Befestigung der Schleppleine genutzten, auf eine Belastung von maximal 866 kN ausgelegten Doppelpollers an der Steuerbordseite Höhe Vorkante Brücke brach dieser aus seiner Verankerung heraus. Die in der Nähe befindliche, der Zuführung der Schleppleine dienende, für eine Belastung von maximal 208 kN dimensionierte Klüse wurde auf Grund der starken Zugkräfte ebenfalls aufgebrochen (vgl. **Abb. 10 ff.**).



Abbildung 10: Positionen des zerstörten Pollers und der aufgebrochenen Klüse



Abbildung 11: Nahaufnahmen des zerstörten Pollers und der aufgebrochenen Klüse

Nach dem Brechen der Schleppleine, aber noch vor dem endgültigen Stranden war es bereits zu sporadischen Grundberührungen des Achterschiffes der GLORY AMSTERDAM gekommen. Hierbei wurde das Ruderblatt bzw. dessen Aufhängung so schwer beschädigt, dass sich das Ruder anschließend von der intakt gebliebenen Ruderantriebsmaschine nicht mehr bewegen lies.



Abbildung 12: Ruderblatt der GLORY AMSTERDAM (Beschädigungen optisch nicht erkennbar)

Die Außenhaut des Schiffes und insbesondere der Unterboden wurden durch das Festkommen und anschließende Aufliegen des Schiffsrumpfes auf dem sandigen Meeresboden nicht signifikant in Mitleidenschaft gezogen. Das Schiff blieb also im Ergebnis des Unfallgeschehens weitgehend unbeschädigt.

3.2.2 Personen-/Umweltschäden

Aus den Schilderungen des Boarding Teams Ostsee ergibt sich, dass ein Großteil der über viele Stunden sehr starkem Seegang ausgesetzten Besatzung der GLORY AMSTERDAM von den daraus resultierenden physischen, vor allem aber psychischen Belastungen schwer gezeichnet war, als das Team kurz vor dem Stranden den Havaristen betrat. Äußere oder innere Verletzungen trug jedoch keines der Besatzungsmitglieder davon.

Auch das Boarding Team, welches insbesondere im Zuge des Abwinschens auf das Hauptdeck des sich heftig bewegenden Havaristen zwangsläufig einem nicht unerheblichen Verletzungsrisiko ausgesetzt war, überstand den Einsatz an Bord des Schiffes unbeschadet. Im Hinblick auf die Besatzungen der NORDIC und der MELLUM liegen der BSU ebenfalls keine Anhaltspunkte für Personenschäden vor.

Umweltschäden traten auf Grund der Tatsache, dass die Außenhaut des Havaristen bei den Grundberührungen und im Zuge des endgültigen Festkommens sowie während der Bergung unversehrt blieb, nicht ein.

3.3 Untersuchung

3.3.1 Verlauf, Quellen, wesentliche Inhalte

Die Rufbereitschaft der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) erhielt am späten Vormittag des Unfalltages von der Wasserschutzpolizei (WSP) Wilhelmshaven eine erste Meldung darüber, dass die GLORY AMSTERDAM trotz zweier ausgebrachter Anker und vollen Maschineneinsatzes von der Tiefwasserreederei in der Deutschen Bucht in Richtung Langeoog driftet. Über den weiteren Verlauf der Ereignisse informierte sich der Bereitschaftshabende in den nächsten Stunden durch den regelmäßigen Abruf der AIS-Daten³⁷ des Schiffes aus dem Internetportal „MarineTraffic“ und im Rahmen von Telefonaten mit der WSP. In den folgenden Tagen bis zum Eintreffen des Schiffes in Wilhelmshaven nutzte die BSU die vom HK herausgegebenen Lageinformationen als primäre Informationsquelle.

Ein Untersucherteam der BSU begab sich am Vormittag des **3. November 2017** in Wilhelmshaven an Bord des Havaristen, der dort am Vorabend festgemacht hatte. Auf dem Schiff wurden Interviews geführt, diverse Dokumente gesichtet, das Schiff in Augenschein genommen und Fotos gemacht. Außerdem übergab der Kapitän der GLORY AMSTERDAM dem BSU-Team neben einem 1,5 A4-Seiten umfassenden „Grounding Report“ auf entsprechende Nachfrage hin das originale Speichermedium des Schiffsdatenschreibers (VDR)³⁸. Die aufgezeichneten Daten konnten von der BSU im Anschluss an eine kurze technische Hilfestellung seitens der Servicefirma Alpatron Marine Deutschland GmbH weitgehend problemlos ausgewertet werden.

Im Verlauf der Untersuchung wurde der BSU in Ergänzung zu dem o. g. „Grounding Report“ ein 13 A4-Seiten umfassender Bericht übergeben, den der Kapitän der GLORY AMSTERDAM am 8. November 2017 gefertigt hatte.

Weitere wichtige Informationsquellen im Verlauf der Untersuchung des Seeunfalls und seiner begleitenden Faktoren durch die BSU waren das Ereignistagebuch des Havariekommandos sowie die Einsatzprotokolle des Notschleppers NORDIC und des Gewässerschutzschiffes MELLUM. Außerdem konnte die BSU auf einen Bericht des Kapitäns der NORDIC und einen Einsatzbericht des Leiters des Boarding Teams Ostsee zurückgreifen. Von der Verkehrszentrale German Bight Traffic wurden die Audio-Aufzeichnungen des UKW-Funkverkehrs sowie ein Lage- und Ablaufprotokoll zur Verfügung gestellt. Der Deutsche Wetterdienst (DWD) erstellte für die BSU ein ausführliches Gutachten zu den Wind- und Seegangsverhältnissen.

Am **10. Januar 2018** besuchte das Untersucherteam den Notschlepper NORDIC an seinem Liegeplatz in Cuxhaven, um sich im Gespräch mit dem Kapitän und bei einer

³⁷ AIS = **A**utomatic **I**dentification **S**ystem. Über dieses System senden alle entsprechend ausgerüsteten Schiffe auf UKW in einem standardisierten Takt GPS-basierte Daten wie Position, Kurs und Geschwindigkeit sowie ggf. weitere Informationen aus, die beim Empfänger auf einem Display angezeigt oder bspw. in ein elektronisches Seekartensystem bzw. ggf. in ein Radarbild eingeblendet werden können. Darüber hinaus bieten spezielle Portale die Möglichkeit, über das Internet auf die fraglichen Daten bzw. Teile davon in Echtzeit zuzugreifen.

³⁸ VDR = Voyage Data Recorder.

Besichtigung des Fahrzeugs über die Ereignisse am Unfalltag und die technischen Gegebenheiten des Schleppers zu informieren.

Am **6. Februar 2018** fand ein Gespräch mit dem Leiter des Boarding Teams Ostsee statt, in dem dieser ausführlich seine persönlichen Eindrücke von den Ereignissen am Unfalltag schilderte.

Am **13. April 2018** traf sich das Untersucherteam auf dem Stützpunkt der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf mit den am Unfalltag eingesetzten Hubschrauberbesatzungen und besichtigte die von den Besatzungen genutzten Hubschraubertypen. Im Nachgang zu dem mehrstündigen Gespräch übermittelte der Leiter der Fliegerstaffel weitere Informationen und beantwortete einen schriftlichen Fragenkatalog der BSU.

Eine weitere Untersuchungsmaßnahme der BSU bestand darin, eine schriftliche Anfrage an die Agentur zu richten, die am frühen Vormittag des Unfalltags vom Kapitän des Havaristen kontaktiert worden war, um einen Assistenzschlepper zu ordern. Nachdem das Schreiben der BSU zunächst unbeantwortet geblieben war, übermittelte die Agentur auf Nachfrage der BSU via E-Mail Informationen über den Kommunikationsverlauf zwischen dem Schiff und dem Agenten.

Bereits beim Beginn der Untersuchungen der BSU zeichnete sich ab, dass ein wesentlicher Schwerpunkt der Untersuchung die Abwicklung des Krisenmanagements durch das Havariekommando in Cuxhaven sein würde. Die BSU betrachtete die o. g. Quellen daher insbesondere unter diesem Blickwinkel sehr genau. Nachdem sämtliche in schriftlicher Form vorliegenden oder durch sonstige Untersuchungsaktivitäten der BSU ermittelten Informationen gesichtet worden waren, bat die BSU das HK mit dem Ziel einer abschließenden Erörterung der diesbezüglichen Fragen um einen persönlichen Gesprächstermin. Dieser Termin fand am **2. Juli 2018** in Cuxhaven statt. Seitens des HK nahmen daran dessen Leiter und sein Stellvertreter sowie der Leiter des Maritimen Lagezentrums des HK und die beiden nach der Übernahme der Gesamteinsatzleitung für das HK tätigen Einsatzleiter im Havariestab teil. In dem Gespräch wurden die Fragen, die sich für die BSU nach der Sichtung der o. g. Informationen ergeben hatten, in großer Offenheit diskutiert. Anlässlich des Termins wurde zwecks Vertiefung technischer, das Notschleppen betreffender Aspekte, das von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung betriebene Mehrzweckschiff NEUWERK besichtigt. Die NEUWERK wird neben weiteren hoheitlichen Aufgaben auch als Notschlepper im Rahmen des Notschleppkonzeptes Deutsche Küste in der Nordsee eingesetzt, stand aber zum Unfallzeitpunkt wegen eines langfristigen Werftaufenthaltes nicht zur Verfügung. Der Kapitän der NEUWERK war bei der Besichtigung des Fahrzeuges durch die Vertreter des HK und die BSU anwesend, erläuterte dessen technische Möglichkeiten und berichtete von seinen Erfahrungen aus diversen Notschlepp-einsätzen.

Nach dem Gespräch in Cuxhaven ergaben sich für die BSU noch einige weitere Fragen an das HK. Diese wurden in schriftlicher Form gestellt und vom HK beantwortet.

Neben dem Themenkomplex „Notschleppen/Krisenmanagement“ beschäftigte sich die BSU in ihrer Untersuchung mit der Problematik, warum es dem Havaristen am Unfalltag nicht gelungen war, das Vertreiben trotz zweier ausgebrachter Anker und der Tatsache, dass seine Hauptmaschine den gesamten Tag über funktionsfähig gewesen war, zu verhindern. Auch die Ruderanlage des Schiffes hatte bis in den späten Nachmittag hinein weitgehend störungsfrei gearbeitet. Zu diesen im nautischen, vor allem aber im technischen Bereich angesiedelten Fragen konnte sich die BSU auf Grund eigener Sachkunde und eigener beruflicher Erfahrungen des mit der Untersuchung betrauten Teams sowie an Hand der vorliegenden technischen und sonstigen Informationen zunächst allein ein vorläufiges Bild machen.

Um die entsprechenden Erkenntnisse und Schlussfolgerungen wissenschaftlich abzusichern, nahm das Untersucherteam Kontakt zu dem international anerkannten Schiffbauexperten und Leiter des Instituts für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit der Technischen Universität Hamburg–Harburg Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger auf, der sich sofort bereit erklärte, den Sachverhalt aus schiffbaulicher Sicht zu betrachten. Hierfür stellte die BSU dem Experten diverse Hintergrundinformationen (u. a. VDR-Aufzeichnung, Wind-/Seegangsgutachten, Schiffs- und Manöverdaten) zur Verfügung.

Da die zu klärenden technischen Fragen neben schiffbaulichen Aspekten auch die Themen Hauptmaschine, Rudermaschine und Ankergeschirr berührten, zog Prof.-Dr.-Ing. Krüger anlässlich seiner Überlegungen seinen Kollegen Prof. Dr.-Ing. Friedrich Wirz von der ebenfalls an der TU Hamburg-Harburg angesiedelten Arbeitsgruppe Schiffsmaschinenbau zu Rate.

Die von den beiden Professoren auf Basis der vorgenannten Informationen angestellten Überlegungen und insbesondere die von Prof. Dr.-Ing. Krüger durchgeführten computergestützten Berechnungen bestätigen die seitens der BSU lediglich durch empirische Betrachtungen und Erfahrungswerte hergeleiteten Vermutungen vollumfänglich.

Anlässlich der Gesamtbetrachtung des Seeunfalls der GLORY AMSTERDAM und der ihn begleitenden Faktoren hätte ein letzter Untersuchungskomplex der BSU in der Auswertung der mit der Bergung des Havaristen im Zusammenhang stehenden Aktivitäten des Havariekommandos, des beauftragten Bergungsunternehmens und weiterer involvierter Stellen bestehen können. Anders als bei dem sehr schweren Seeunfall der MSC FLAMINIA, bei dessen Untersuchung die Bergung des mitten auf dem atlantischen Ozean in Brand geratenen und mit diverser gefährlicher Ladung beladenen Vollcontainerschiffes, die insgesamt 8 Wochen gedauert hatte, einen sehr breiten Raum eingenommen hatte³⁹, konnte die Bergung der GLORY AMSTERDAM ohne größere Schwierigkeiten und Probleme innerhalb von lediglich vier Tagen durch vorbildliches Zusammenwirken aller beteiligten Stellen erfolgreich realisiert werden. Aus diesem Grund sieht die BSU keine Veranlassung, diesen Aspekt des Gesamtgeschehens im Rahmen des vorliegenden Untersuchungsberichtes vertieft zu betrachten.

³⁹ Vgl. Untersuchungsbericht der BSU Nr. 255/12 vom 28. Februar 2014, S. 121 bis 179.

3.3.2 MS GLORY AMSTERDAM (Basisinformationen)

3.3.2.1 Zustand des Schiffes

Der in Panama registrierte Massengutfrachter GLORY AMSTERDAM wurde im September 2003 auf Kiel gelegt und im April 2006 von der japanische, auf den Bau von Bulkcarriern spezialisierten Bauwerft Oshima Shipbuilding an den Auftraggeber abgeliefert. Gemäß den seinerzeit geltenden Bauvorschriften verfügt das Schiff nicht über eine Doppelhülle. Anlässlich der seit der Indienststellung durchgeführten 49 Hafensaatkontrollen⁴⁰ wurden wiederholt verschiedenste Mängel auf dem Schiff bspw. in Bezug auf den Zustand der Rettungsmittel, den Aktualisierungsgrad der Seekarten, die Einhaltung der MARPOL-Vorschriften und die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord festgestellt. Bei zwei Inspektionen in den Jahren 2008 und 2014 waren einzelne Mängel so gravierend, dass gegen das Schiff Auslaufverbote ausgesprochen werden mussten.⁴¹

Beim Besuch der BSU am 3. November 2017 befand sich das Schiff, abgesehen von den unfallbedingten Schäden, optisch und technisch in einem guten Allgemeinzustand. Anlässlich der am gleichen Tag durchgeführten Hafensaatkontrolle wurden keine nicht mit dem Unfallgeschehen im Zusammenhang stehenden wesentlichen Mängel festgestellt.

3.3.2.2 Besatzung / Bordsprache / Qualifikation des Kapitäns

Die Besatzung des Schiffes bestand zum Unfallzeitpunkt einschließlich des Kapitäns aus 22 Personen. 14 Besatzungsmitglieder befanden sich seit dem August 2017 an Bord des Schiffes, fünf hatten ihren Dienst im März und die übrigen drei im Juli des Jahres angetreten. Das durchschnittliche Alter der chinesischen Crew betrug 36 Jahre. Die Bordsprache war Chinesisch. Bei den an Bord vom Untersucherteam in Englisch durchgeführten Interviews wurde festgestellt, dass die Fähigkeiten der befragten Besatzungsmitglieder, sich in Englisch zu verständigen, nur sehr schwach ausgeprägt waren.

Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM war zum Unfallzeitpunkt 47 Jahre alt und seit dem Jahr 2010 im Besitz des Befähigungszeugnisses zum Kapitän. Während seiner beruflichen Karriere, die im Jahr 1993 begonnen hatte, war er ausschließlich auf Massengutschiffen verschiedener Größe im weltweiten Einsatz tätig.

Das Kommando auf der GLORY AMSTERDAM, auf der er zuvor bereits einmal Kapitän gewesen war, hatte er am 22. August 2017 in Rotterdam übernommen.

⁴⁰ Stand: 12. September 2018.

⁴¹ Quelle: <http://www.equasis.org> = von der EU und den Schifffahrtsverwaltungen Frankreichs, Singapurs, Spaniens, Großbritanniens, Japans und der US Coast Guard initiierte gemeinnützige und jedermann nach Registrierung zugängliche Datenbank, die u. a. einen umfassenden Überblick über die Welthandelsflotte ermöglicht und bspw. über die Ergebnisse von Hafensaatkontrollen informiert.

3.3.3 Beschreibung des Unfallgebiets

Ausgangspunkt des Unfallgeschehens war die Ankerposition der GLORY AMSTERDAM am östlichen Rand der in der Seekarte ausgewiesenen Tiefwasserreede „DW“. Die südliche Grenze dieser Reede befindet sich ca. 16 Seemeilen nördlich der deutschen Nordseeinsel Langeoog. Die Tiefwasserreede wird begrenzt durch die Verkehrstrennungsgebiete (VTG) German Bight Western Approach im Norden, Jade Approach im Osten und Terschelling-German Bight im Süden. Die trapezförmige Reede hat eine mittlere Nord-Südausdehnung von ca. 7 Seemeilen und ist zwischen 1,5 Seemeilen (im Norden) und 5 Seemeilen (im Süden) breit. Die mittlere Wassertiefe liegt bei ca. 35 Metern.

Im Verlauf des Vormittags durchquerte der driftende Havarist nach dem unfreiwilligen Verlassen der Reede das ca. 8 Seemeilen breite VTG Terschelling-German Bight in einem annähernd rechten Winkel. Die Wassertiefe verringert sich im fraglichen Bereich des VTG in Nord-Süd-Richtung von ca. 31 Meter auf ca. 20 Meter. Gegen 11:20 Uhr passierte die GLORY AMSTERDAM die südliche Grenze des VTG. Die dem Havaristen zur Verfügung stehende Wassertiefe verringerte sich anschließend langsam aber stetig. Gegen 15:10 Uhr wurde schließlich die 10-Meter-Tiefenlinie erreicht. Der Abstand von dort bis zur 5-Meter-Tiefenlinie, in deren Bereich die GLORY AMSTERDAM schließlich um 18:00 Uhr strandete, beträgt laut amtlicher Seekarte weniger als eine Seemeile.

3.3.4 Witterungsbedingungen (DWD-Gutachten)⁴²

Das amtliche Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) beschreibt die Wetterverhältnisse im Unfallgebiet zum Unfallzeitpunkt auszugsweise und redaktionell leicht bearbeitet wie folgt:

„Wetterlage zwischen dem 26.10.2017 und 29.10.2017“

Die Wetterkarte vom Donnerstag, dem **26.10.** zeigte zunächst ein Tief (1005 hPa) über dem Baltikum. Westlich des Tiefs stieß ein kräftiger Höhenrücken über dem Nordatlantik nach Osten vor. Am Freitag, dem **27.10.** erstreckte sich eine Hochdruckbrücke von einem kräftigen Hoch (1035 hPa) über Irland zu einem weiteren Hoch (1030 hPa) über Spanien. Zwischen der Hochdruckbrücke und dem oben erwähnten Tief stellte sich von Island bis nach Mitteleuropa eine kräftige Nordwestströmung ein. Vom Nordmeer drangen am **27.10.** rückseitig eines Tiefs bei Spitzbergen (985 hPa) arktische Luftmassen weit nach Süden vor. Am Samstag, dem **28.10.** entwickelte sich in der Frontalzone von Grönland bis nach Skandinavien vor der Küste Norwegens das Tief „Grisha“ (980 hPa), das nach Finnland zog. Gleichzeitig bildete sich ein Randtief vor der Küste Südnorwegens, das als Sturmtief (980 hPa) ‚HERWART‘ über das Skagerrak nach Nordostpolen (971 hPa) zog. Dessen Sturmfeld überquerte von der Nacht zum Sonntag, dem **29.10.** bis zum Sonntagmittag den Norden und Osten Deutschlands. An der Nordseeküste wurde eine Sturmflut ausgelöst.

⁴² Quelle: Amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 12. Juli 2018 über die Wind- und Seegangsverhältnisse nördlich der Insel Langeoog im Zeitraum 26.10.2017 bis 29.10.2017.

Wind- und Seegangsverhältnisse

Mittelwind (in 10 m Höhe über der Wasseroberfläche) / Windböen:

In den nachfolgenden **Abbildungen 13 ff.** sind die Windverhältnisse (Bft) im Zeitraum vom **26.10.2017 bis zum 28.10.2017** für die Deutsche Bucht dargestellt. Demnach wehte anfangs ein westlicher, später meist nordwestlicher Wind mit 5 bis 6 Bft im Mittel. Dabei wurden anfangs Böen der Stärke 6, später meist Böen der Stärke 8 bis 9 Bft registriert.

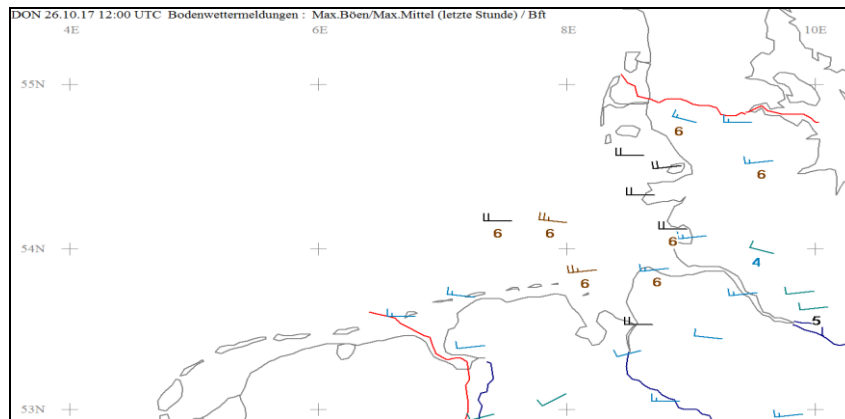


Abbildung 13: Windverhältnisse vor Langeoog am 26.10.2017 um 12:00 Uhr UTC

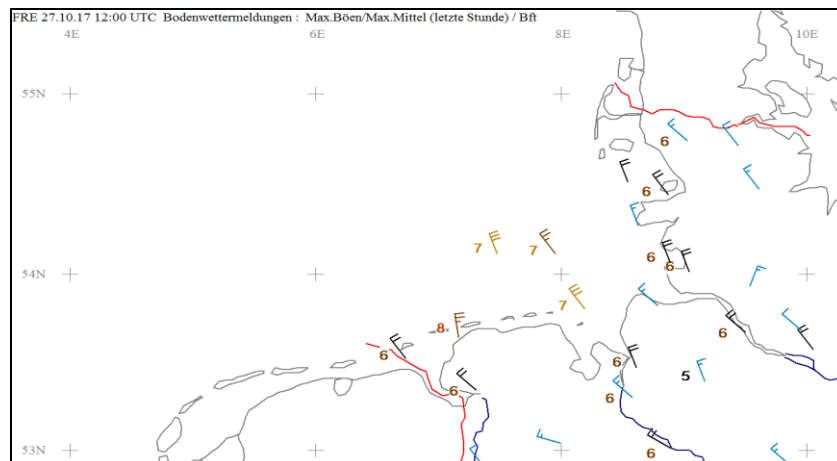


Abbildung 14: Windverhältnisse vor Langeoog am 27.10.2017 um 12:00 Uhr UTC

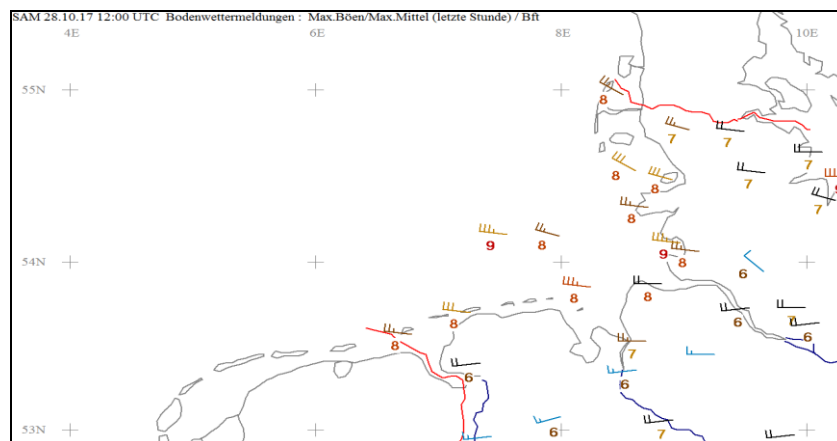


Abbildung 15: Windverhältnisse vor Langeoog am 28.10.2017 um 12:00 Uhr UTC

Das Hauptwindfeld bewegte sich am **29.10.2017** über die Nordsee. Da die Beaufortskala nicht mehr ausreichte, um die hohen Windgeschwindigkeiten der Böen darzustellen, wurde in den nachfolgenden **Abbildungen 16 ff.**, die die Windentwicklung am Unfalltag im Zeitraum von 01:00 Uhr UTC bis 19:00 Uhr UTC veranschaulichen, die Einheit Kilometer pro Stunde (km/h) für die Böen verwendet.

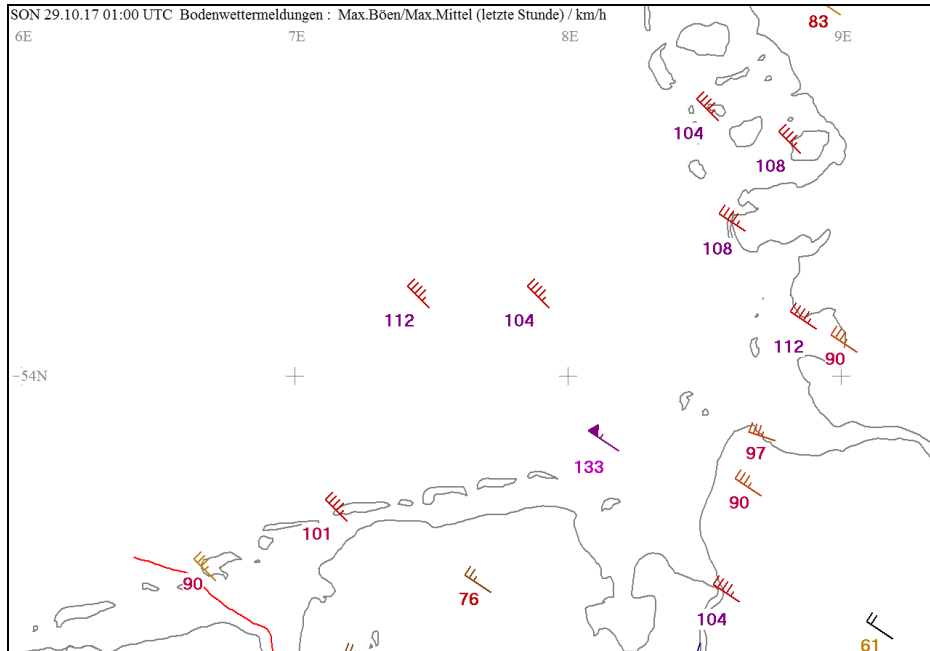


Abbildung 16: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 01:00 Uhr UTC

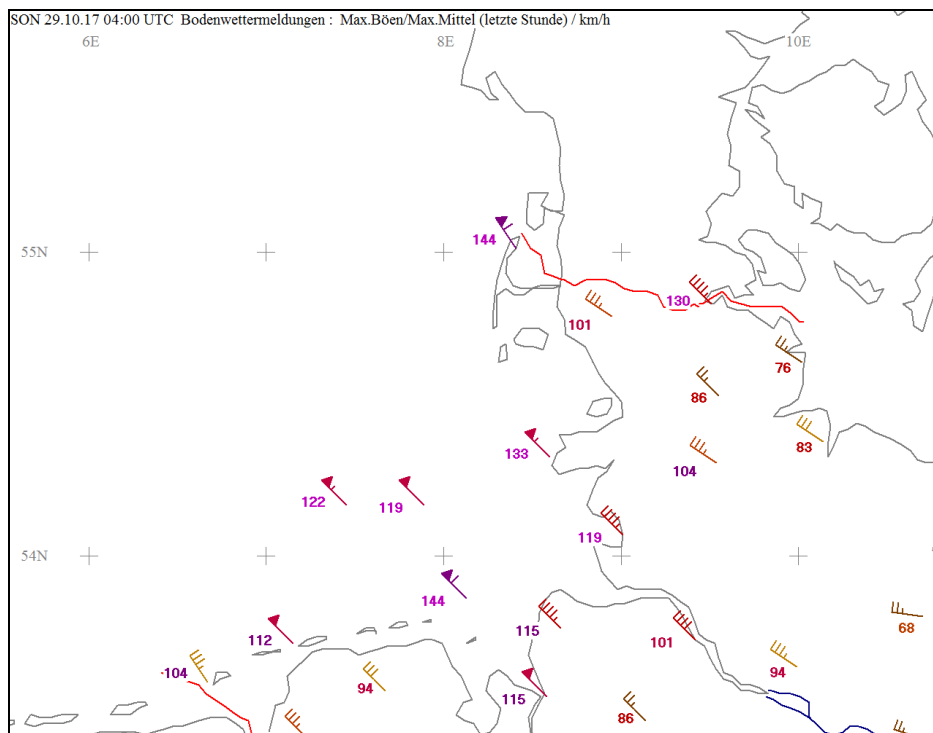


Abbildung 17: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 04:00 Uhr UTC

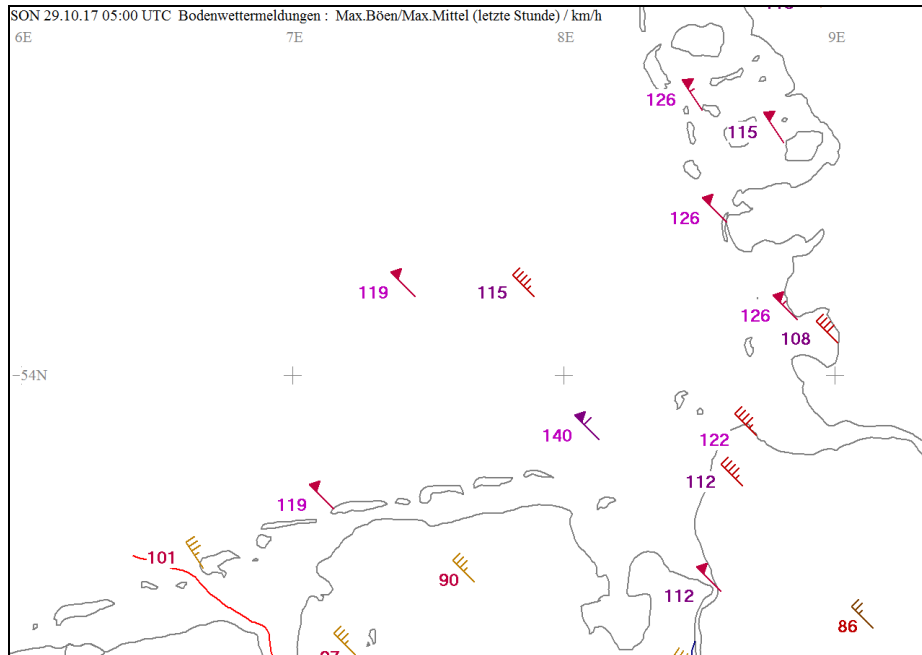


Abbildung 18: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 05:00 Uhr UTC

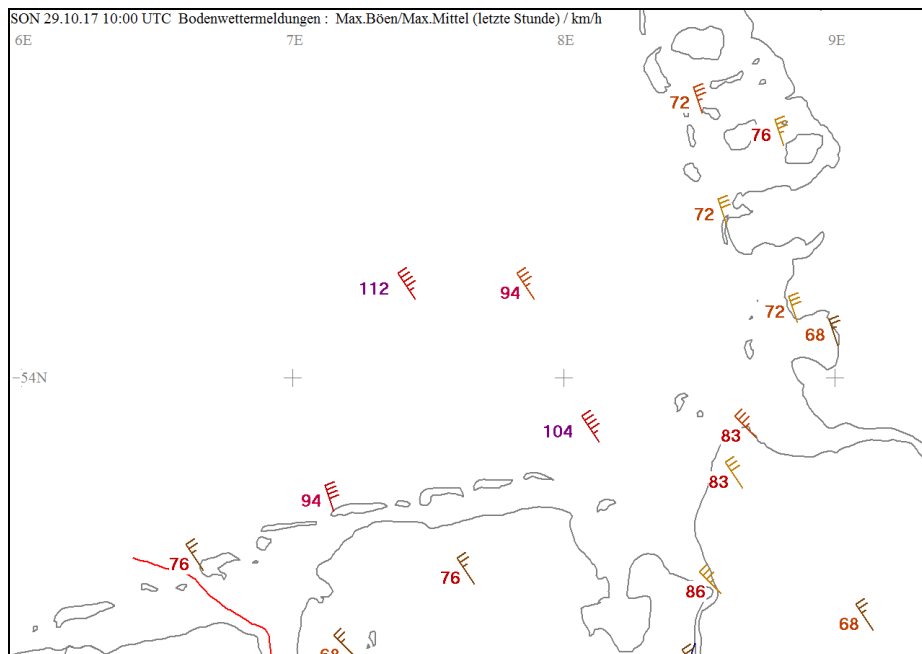


Abbildung 19: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 10:00 Uhr UTC

Oben den **Abbildungen 17 ff.** ist die stetige Zunahme und der Höhepunkt der Windgeschwindigkeiten mit Böen bis 144 km/h im Zeitraum von 04:00 Uhr bis 05:00 Uhr UTC zu erkennen. In den folgenden Stunden (vgl. unten **Abbildungen 20 ff.**) nahm die Böigkeit des Nordwestwindes sehr langsam etwas ab und pendelte sich im Zeitraum von 11:00 Uhr UTC bis 19:00 Uhr UTC auf Werte zwischen ca. 80 und 90 km/h ein.

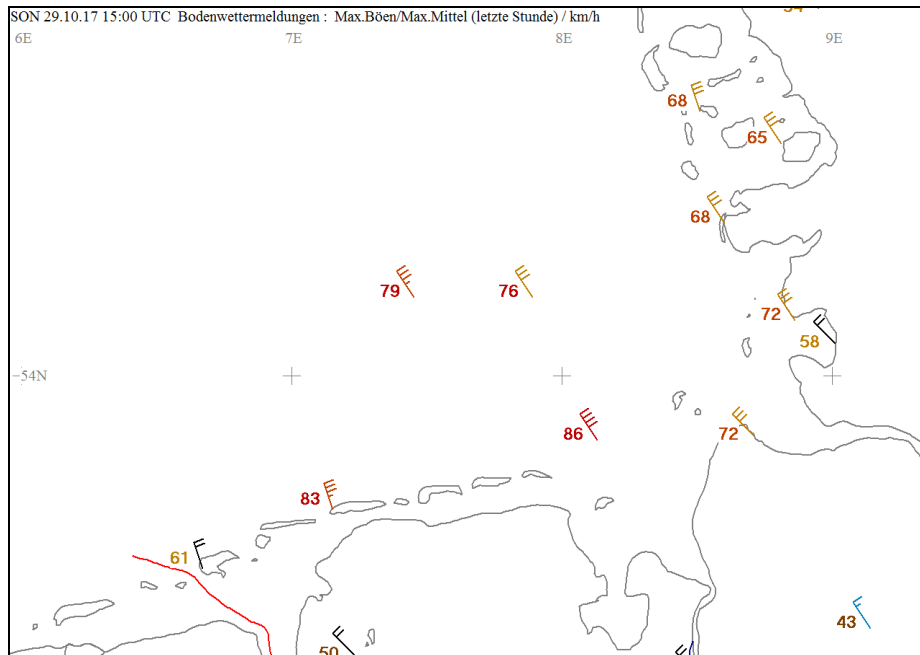


Abbildung 20: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 15:00 Uhr UTC

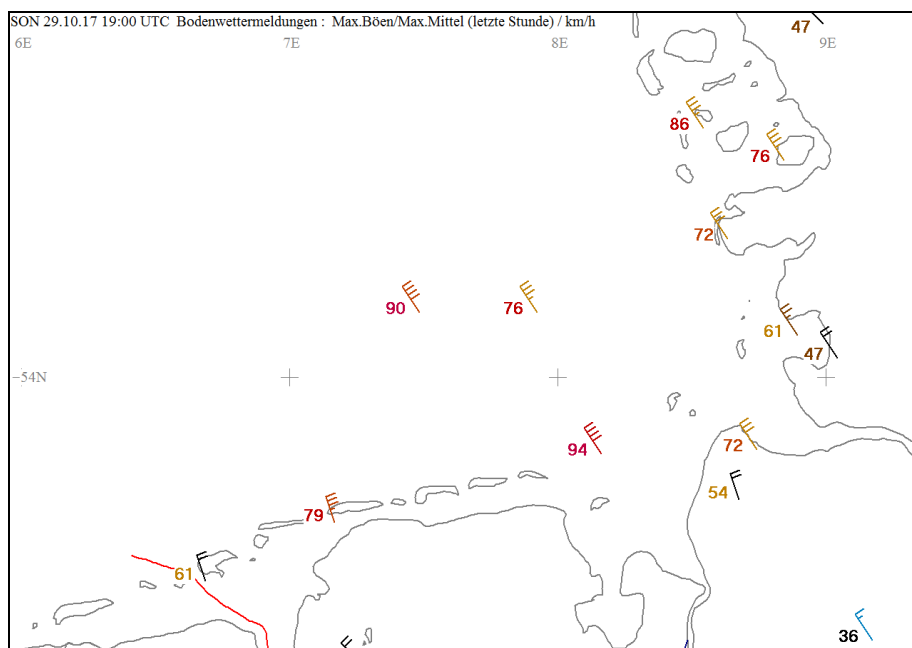


Abbildung 21: Windverhältnisse vor Langeoog am 29.10.2017 um 19:00 Uhr UTC

Signifikanter Seegang:

In den nachfolgenden **Abbildungen 22 ff.** sind im Zeitraum vom **26.10.** bis zum **28.10.** die analysierten Wind und Seegangsverhältnisse des globalen Seegangsmodells des DWD dargestellt. Die signifikante Wellenhöhe lag anfangs bei 1,5 bis 3 m. **Abbildung 24** zeigt für den **28.10., 12:00 Uhr UTC** bereits eine signifikante Wellenhöhe von bis zu 4,5 m.

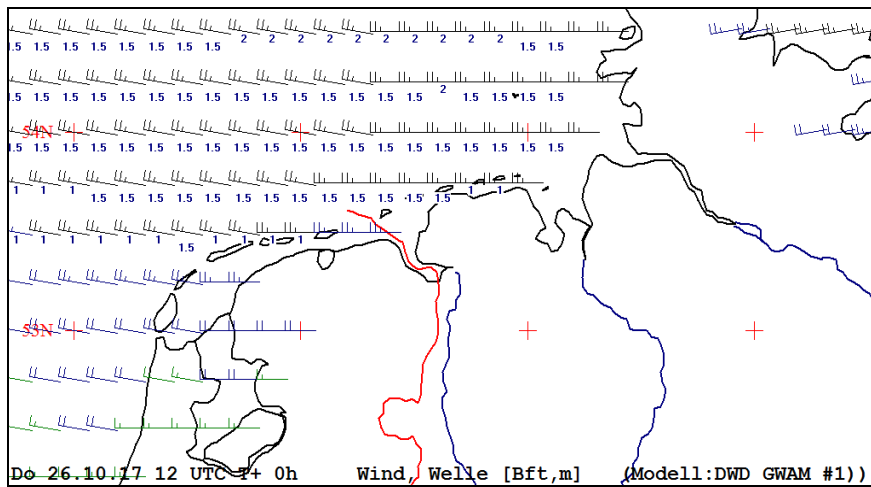


Abbildung 22: DWD-Analyse Wind und Seegang 26.10.2017 (12:00 Uhr UTC)

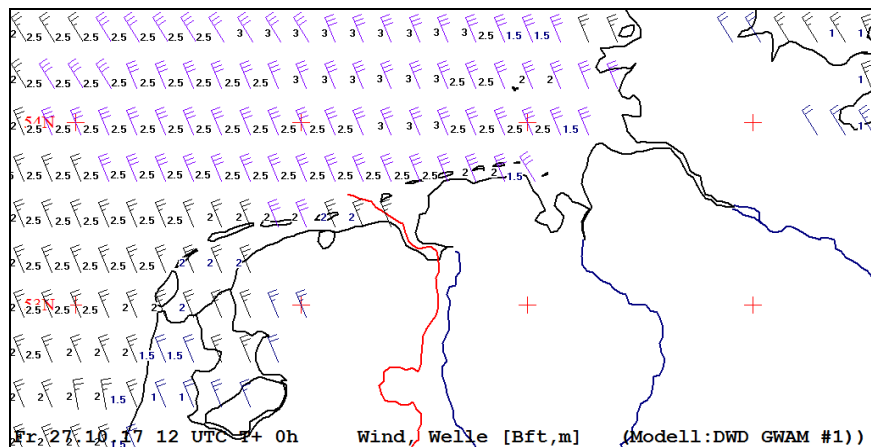


Abbildung 23: DWD-Analyse Wind und Seegang 27.10.2017 (12:00 Uhr UTC)

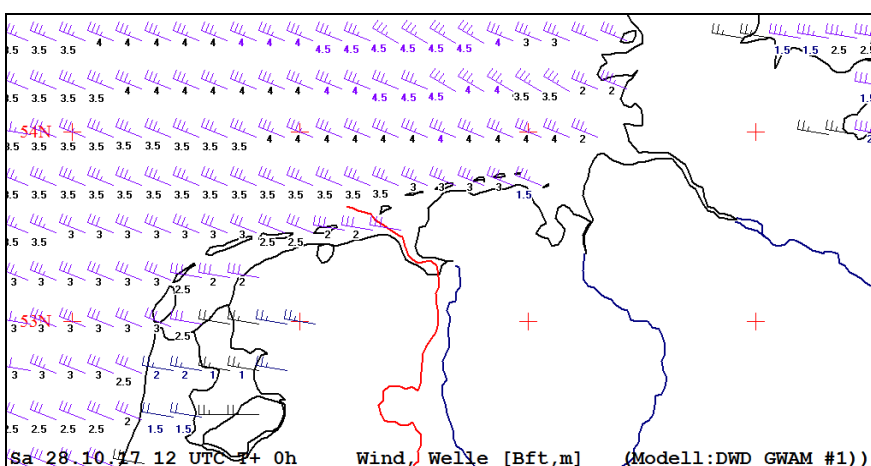


Abbildung 24: DWD-Analyse Wind und Seegang 28.10.2017 (12:00 Uhr UTC)

In den nachfolgenden **Abbildungen 25 ff.** werden die Windverhältnisse und die Wellenhöhe am Unfalltag dargestellt. Erkennbar ist, dass die Wellenhöhen im Unfallgebiet am frühen Vormittag auf Werte von 7 bis 8 m zunahm. Erst zum Nachmittag und Abend hin gingen sie auf Werte von 4 bis 5 m zurück.

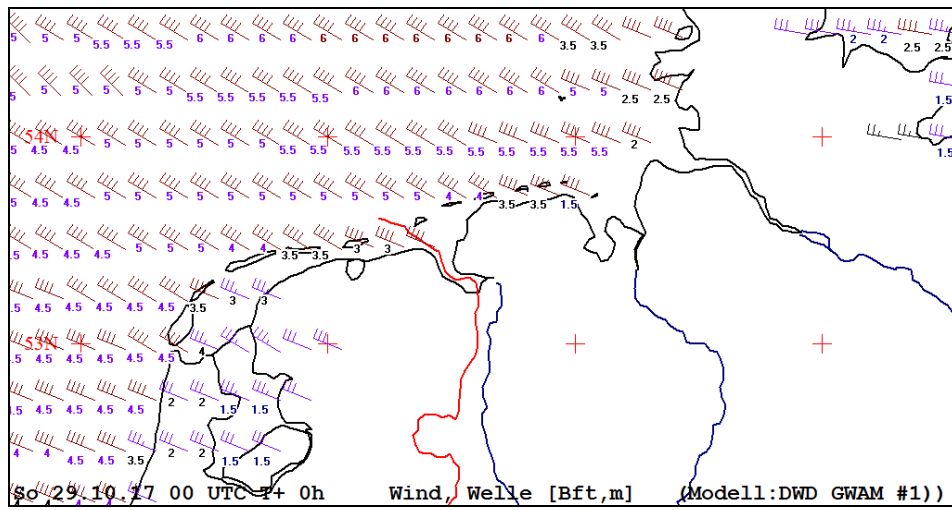


Abbildung 25: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (00:00 Uhr UTC)

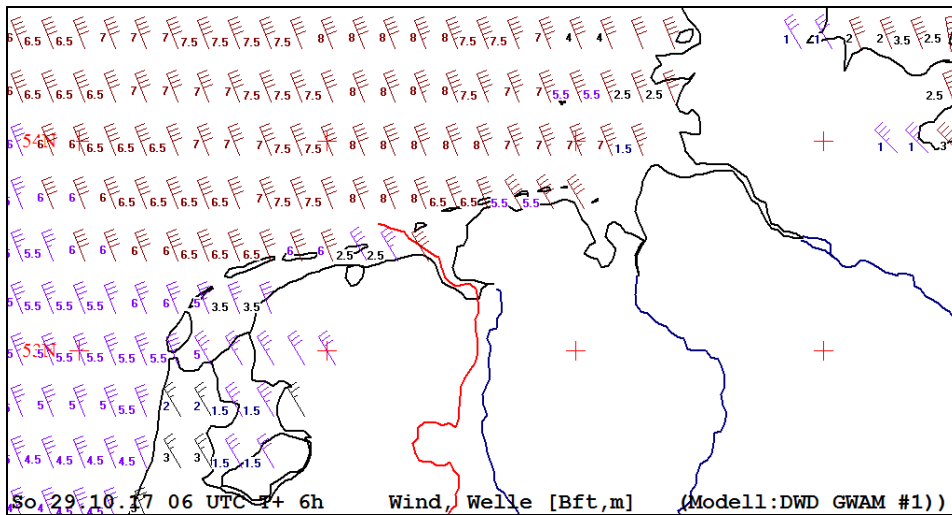


Abbildung 26: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (06:00 Uhr UTC)

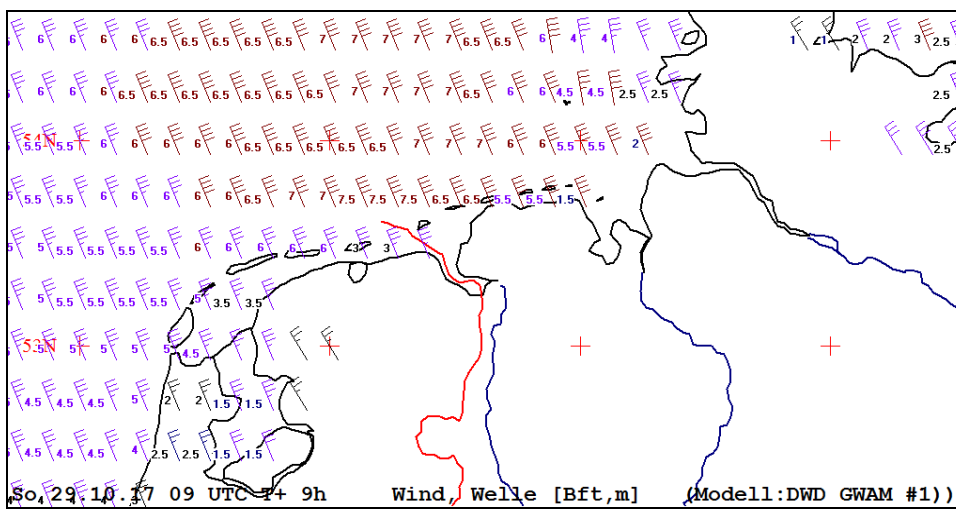


Abbildung 27: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (09:00 Uhr UTC)

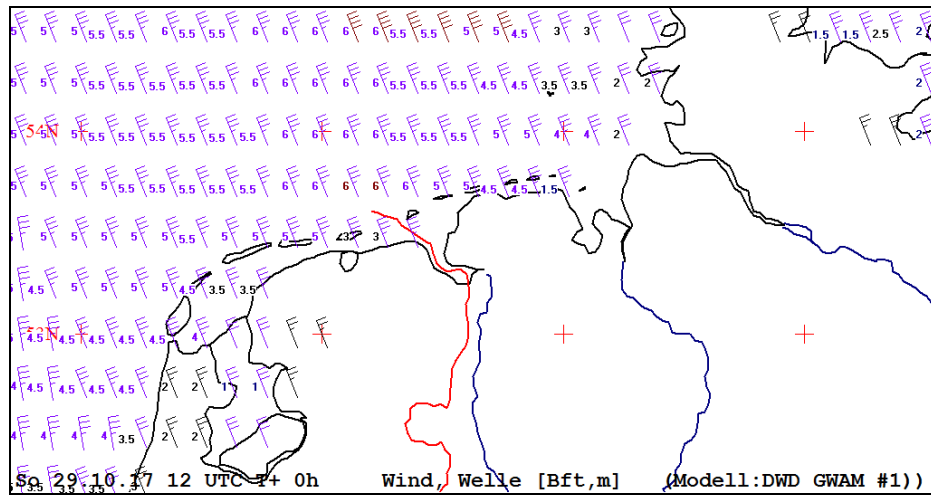


Abbildung 28: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (12:00 Uhr UTC)

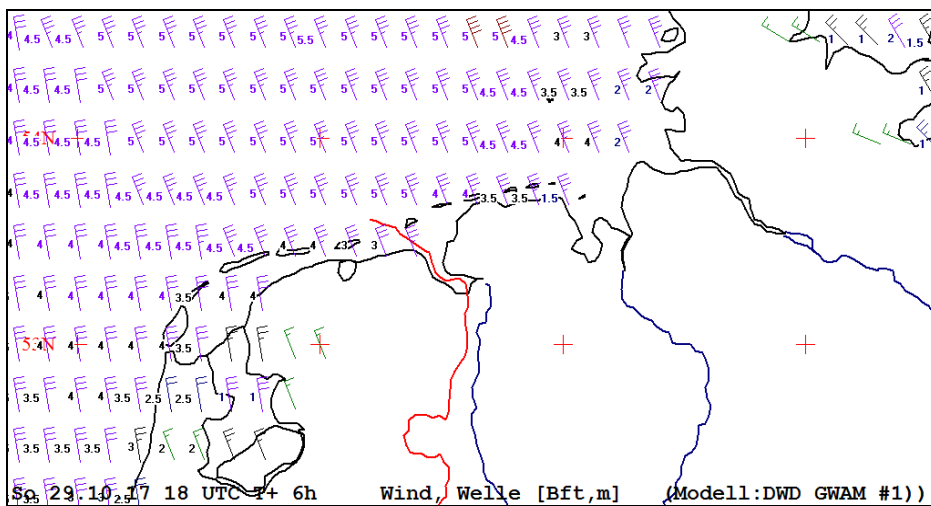


Abbildung 29: DWD-Analyse Wind und Seegang 29.10.2017 (18:00 Uhr UTC)

In der Hauptwindaktivität des Sturms ‚HERWART‘ am 29.10.2017 gab es entsprechende Sturm- und Orkanwarnungen des Deutschen Wetterdienstes.“

Im Hinblick auf die Vorhersehbarkeit der mit dem Sturmtief HERWART einhergehenden Gefahren ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem fraglichen Tief um einen so genannten „Schnellläufer“ gehandelt hat. Das Tief verlagerte sich also sehr rasch.⁴³

Eine erste STARKWIND-Warnung des Seewetterdienstes Hamburg für die deutsche Nordseeküste wurde gleichwohl bereits am Donnerstag, dem 26. Oktober 2017 um 18:00 Uhr MESZ herausgegeben und anschließend mehrfach wiederholt bzw. aktualisiert. Am 28. Oktober um 04:40 Uhr MESZ wurde dann eine STURM-Warnung herausgegeben, die am gleichen Tag um 15:00 Uhr MESZ in Anbetracht der weiteren Zunahme der erwarteten Windgeschwindigkeiten durch eine ORKAN-Warnung ersetzt wurde.⁴⁴

⁴³ Quelle: Verlautbarung des Deutschen Wetterdienstes im Internet: „Sturmtief HERWART sorgt am 28./29. Oktober 2017 für Orkanböen über Deutschland; vgl. https://www.dwd.de/DE/leistungen/besondereereignisse/stuerme/20171030_herwart_europa.html

⁴⁴ Nachtrag vom 13.02.2019 zum DWD-Gutachten vom 12.07.2018.

3.3.5 Detaillierte Rekonstruktion der Geschehensabläufe am Unfalltag

3.3.5.1 Vorbemerkungen

Die Geschehnisse am Unfalltag konnten von der BSU vor allem mit Hilfe der Aufzeichnungen des Funkverkehrs sehr gut rekonstruiert werden. Als Quellen standen insoweit die Mitschnitte der Vtz und die im VDR des Havaristen gespeicherten Audiodateien zur Verfügung. Der Geschehensablauf auf der Basis dieser und weiterer Informationsquellen wurde oben in Kapitel 3.1 bereits ausführlich dargestellt. Auf die entsprechenden Ausführungen wird an dieser Stelle verwiesen.

Die Ereignisse am Unfalltag sind von der atypischen Besonderheit geprägt, dass es im Verlauf eines Zeitraums von insgesamt 12,5 Stunden nicht gelang, erfolgreich auf eine Situation, die in der Seefahrt nicht ungewöhnlich ist (= Vertreiben eines Schiffes trotz ausgebrachter Anker) und deren erhebliches Gefahrenpotenzial sowohl bordintern als auch extern zügig erkannt worden war, erfolgreich zu reagieren. Dies war am Anfang der Untersuchung für die BSU insbesondere deshalb kaum erklärbar, weil die GLORY AMSTERDAM bis zur Strandung über eine intakte Hauptmaschine und bis in den Nachmittag hinein auch über eine funktionsfähige Ruderanlage verfügt hatte. Im Übrigen gab es außer der Orkanwetterlage keine sonstigen offenkundigen besonderen Umstände an Bord des Havaristen, wie bspw. einen Brand oder eine Explosion, mit denen die Unvermeidlichkeit des Festkommens erklärbar wäre.

Hinzu kommt die Tatsache, dass bereits um 08:10 Uhr, mithin fast 10 Stunden vor der späteren Strandung, der Notschlepper NORDIC vor Ort war. Auch diesem modernen, über den erforderlichen Pfahlzug verfügenden und mit einer hochqualifizierten und trainierten Besatzung ausgestatteten Schlepper, dessen Aufgabe einzig und allein darin besteht, Gefahrenlagen wie die, in der sich die GLORY AMSTERDAM offensichtlich befand, durch Herstellung einer Notschleppverbindung zu bewältigen, gelang es nicht, den Unfall zu verhindern.

Die minutiöse, sehr aufschlussreiche Auswertung des Funkverkehrs ermöglichte der BSU nicht nur die chronologische Rekonstruktion der Ereignisse, sondern sie bildete darüber hinaus auch den wichtigsten Grundpfeiler für das Verständnis und die Nachvollziehbarkeit bestimmter Abläufe und Entscheidungen. Aus diesen Gründen hat sich die BSU entschieden, den Inhalt sämtlicher aufgezeichneter Funkgespräche, die am Unfalltag zwischen der GLORY AMSTERDAM und ihren Kommunikationspartnern bzw. zwischen den Kommunikationspartnern untereinander geführt wurden, originalgetreu in den Untersuchungsbericht aufzunehmen.

3.3.5.2 Protokoll der Funkkommunikation und der Kommunikation an Bord der GLORY AMSTERDAM

3.3.5.2.1 Erläuterungen zu der nachfolgenden tabellarischen Darstellung / Legende

Sämtliche Texte wurden ohne redaktionelle Überarbeitung übernommen. Textpassagen, die von dem jeweiligen Absender wegen ihrer besonderen Bedeutung sehr langsam oder energisch oder betont ausgesprochen wurden, sind in der Tabelle in Großbuchstaben dargestellt. Anstelle der im Protokoll verwendeten Abkürzungen GA, GBT, BT und HM wurden in den Funksprüchen jeweils die vollständigen

Bezeichnungen GLORY AMSTERDAM, German Bight Traffic, Boarding Team und HERMANN MARWEDE verwendet. Soweit in der Kommunikation von den Beteiligten Vornamen benutzt wurden, sind diese durch die BSU anonymisiert worden.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Wörter trotz sehr sorgfältigen und wiederholten Abhörens sämtlicher Funkprüche akustisch missverstanden wurden und das Protokoll dadurch an einigen wenigen Stellen möglicherweise kleine inhaltliche Fehler aufweist. Alle für das Unfallgeschehen wesentlichen Passagen der Kommunikation konnten aber durch den Abgleich der beiden Aufzeichnungsquellen VDR GLORY AMSTERDAM und Vdz German Bight zweifelsfrei verifiziert werden.

Zu berücksichtigen ist schließlich noch, dass die Übertragungs-/Aufzeichnungsqualität zum Teil durch Stör- oder Nebengeräusche beeinträchtigt war. Soweit Wörter oder Wortgruppen aus diesem Grund oder weil sie zu schnell bzw. undeutlich ausgesprochen wurden, unverständlich blieben, wurden diese in der Darstellung durch Fragezeichen ersetzt.

Für die an den Gesprächen beteiligten Akteure wurden die folgenden Farben verwendet:

- Havarist MS GLORY AMSTERDAM (GA) = rot
- Verkehrszentrale German Bight Traffic (GBT) = blau
- ETV NORDIC = schwarz
- MZS MELLUM = grün
- Boarding Team (BT) = braun
- BT (interne Funkgespräche) = **braun (fett gedruckt)**
- Schlepper BUGSIER 9 = grau
- Schlepper JADE = lila
- SNKR HERMANN MARWEDE (HM) = orange

Hinweise und Anmerkungen der BSU sind in der Tabelle jeweils in Klammern gesetzt und kursiv gedruckt.

3.3.5.2.2 Tabellarische Darstellung der Funkgespräche

Uhrzeit	Gesprächsinhalt
05:15	GA GA GBT – GBT this is GA – Yes. Good Morning. Question: Are you heaving up the anchor now? – No Sir, now I ah standby engine now and ahhhhhhhhh and ahhhhh ahhhhhhh ahhhh ??? to ahhhh to ahhhh to keep ahhh to keep safe safety. – Yes, okay, the anchor is still at the ground and you are maneuvering with engine and you try to keep the position. Yes? – Yes Sir, yes Sir. Thank you! – Okay.
06:18	GBT MV GA calling. Over. ----- GBT MV GA calling. Over. - Yes GA GBT - Good Morning Sir. This is GA. Now I am drifting now. Cannot control the situation. Over. - You are drifting. Your anchor is still aground? - Yes. At Delta Whisky Anchorage and now are drifting now. We cannot control the situation. - And I have call my agent already, arrange one tug for me. ---- GA GBT please repeat. You are on anchor or you are drifting? - Yes Sir, my anchor drifting. I cannot heave up my anchor. Over. - You cannot heave up your anchor and you are drifting. Okay. Your engine is running? - Yes Sir, engine running. But cannot because the hurricane very strong, we cannot control the situation. Over. - Yes, okay. Thank you for your information. And keep standby please. - Okay Sir. Now I already speak to my agent Sir. I want he arrange one tug for me. Over. --- Please repeat, I don't understand. – I want already speak my agent in Hamburg. I need one tug for me. Over. – What do you need? – One tug, tug. – You need tug assistance. Okay. – And my agent PWL PS Hamburg. Over. ----- PWL port service Hamburg. Over. – Yes, you are already talked with your agent. Yes? – Yes Sir, already contact my agent. – Okay, and tug assistance is underway? – Okay, thank you very much Sir. – No negative! I ask you. Do you

	<p>have contact with your agent? – Yes, just now I already contact my agent. Okay Sir, now I contact agent again. Over. – Yes, okay. Thank you. – Thank you Sir.</p>
06:26	<p>GA GA GBT --- GBT, this is GA. – GA. I was in contact with your agent. The agent needs your order for a tug by Fax or anything else, written order. And you should contact your agent at the office number. Do you have the office number of the agent? – Yes. And I want send a message to my agent. Sir. – You should send a sheet to your agent that you are take this agent again, because this agent is not your agent yet. You have to take him again and you have to send him a sheet that you are order a tug and that your owner will take the cost of the tug. – Okay Sir, I want send a message order a tug for me. And I send now, I send a message now for my agent. Over. – YOU SHOULD SEND A MESSAGE TO YOUR AGENT, THAT YOU WILL ORDER A TUG AND YOUR OWNER WILL TAKE THE COST OF THE TUG – Okay, Sir, ahhh my owner ahhh the cost ahhh tug. And I send an order to my agent. Over. – Yes, you should send an order to your agent. And do you have the office number of your agent? The phone office number of your agent? – Okay, wait a moment Sir. – I can give you the number. ----- Which number Sir? – I can give you the office number of your agent. If you like. --- Okay Sir. Give please – Yes, the country code is 0049 X-X X-X X-X X-X X-X -(Die Zahlengruppen werden jeweils von GA wiederholt.). - Yes. – Okay, thank you Sir.</p>
07:10	<p>GA GA GBT – Yes, go ahead please. – Yes. GA. Question: How is the situation now? – Now dragging Sir. Now cannot heaving up anchor and dragging ahhhhh to the direction 2-2-0. Sir. Over. – Yes, I can see you on my radar. That's okay, do you have already ordered the tug? – Yes I already send a message to my agent, he will arrange one tug for us, Sir. – Yes, okay. It's possible for you, that you can ahhh that you can stop or drift a little bit slowlyer, because two hours later you will come to an area of gas pipeline? – Yes Sir, now I cannot control the situation, because the wind is very strong. Sir. – Yes, okay. The wind is very strong. Thank you. – Thank you so very much.</p>
07:19	<p>GA GA GBT --- Yes, this is GA. Go ahead please. – Yes, GA. Question: Are you able to slip your anchor if it's necessary? – I cannot heave up my anchor chain now. – Yes, can you slip your anchor? – Throw away the anchor? - ?????????? Sir. – Please repeat. - ?????????????? – You are not able to slip your anchor if necessary? – Yes Sir cannot throw up my anchor. And two anchor, all drifting now. – You have two anchors in the water. Is it correct? ---- GBT MV GA – Yes GA. My question: ARE YOU ABLE TO SLIP YOUR ANCHOR, TO THROW YOUR ANCHOR AWAY if is necessary? – I cannot now, because two anchors are dragging. Cannot leaving the anchor Sir. – You cannot leave the anchor. Okay. Thank you. – You have two anchors in the water on the ground. Is this correct? – Yes Sir two anchor aground. – Okay, thank you. Have a good watch. – Thank you. -</p>
07:42	<p>NORDIC NORDIC GBT – NORDIC hört GBT – Ja NORDIC, zur Info, haben Sie den Havaristen schon auf dem Schirm? – Ja, haben wir direkt voraus. – Alles klar, wunderbar. Ja im Moment treibt er ein bisschen langsamer, mit einer halben Meile, die ganze Zeit haben wir so zwischen 2 und 3 Meilen Drift gehabt gen Süden, im Moment ist er etwas langsamer. Vielleicht wird das ja alles gut. – Ja, alles klar. Wir fahren erstmal hin und kucken uns die Situation vor Ort an, dass wir für den Notfall vorbereitet sind und halten uns dann in der Nähe auf, entweder südlich oder nördlich des VTG – Ja, oder direkt beim Havaristen, da fährt ja eh nichts im Moment. – Ja, ist gut, alles klar, können wir auch machen. Alles klar!</p>
08:12	<p>NORDIC GA calling. Over. – GA here is NORDIC. – Good Morning Sir. ??? – Please repeat. – Yes, 0-6 Sir. – 0-6. Okay. (GA und NORDIC vereinbaren für die weitere Kommunikation den Funkkanal 6)</p>
08:12	<p>Good Morning Sir. Are you assisting to us for tugging? – GA NORDIC on 0-6. – Yes. Good Morning again Sir. – Good Morning. GA we are only here for your situation. It's an urgency situation. If you come in an emergency situation we always standby for you. – Okay Sir. I want you pushing on our starboard quarter and let me heading against the weather. Over. But you be careful our forecandle starboard side anchor is dragging. Over. – Yes I understood. But captain we are only emergency tug not the harbor tug. We cannot push. I say you, we are only here for your standby situation. – Okay, but I want you pushing let me heading against the weather Sir. --- Captain, I cannot push. We are not a harbor tug. – Okay, okay. I understand you. Okay, wait a moment. – We can only connect with line. But now we are here only for standby. – Okay ???? Sir, ??? no use for me. – Okay. – Okay 1-6 Sir 1-6. -- Okay Sir, 0-6 standby. Okay? – Yes. Okay, we are standby here on channel 0-6. – Okay Sir. Thank you.</p>
08:18	<p>NORDIC NORDIC GA calling. Over. ----- NORDIC NORDIC GA calling. Over. – GA NORDIC – The anchor link head out me. Care take please! ----- Yes we take care. ----- Okay. ----- GA NORDIC Question: How many shackles do you have pay out with your anchor chain starboard? -</p>
08:19	<p>Starboard, starboard anchor 4 shackles on the water. – Starboard 4 shackles on the water. And port? - ??? Sir? – And the port side, also 4? – On my starboard side. – Yes, on the starboard side 4 shackles, and port side? – Port side nearly 9 shackles on the water. – Port side nearly 9. Understood.</p>
08:57	<p>GA for NORDIC please. ----- This is GA. Come in please. – Yes here is the NORDIC Captain. The situation is so, that we are here standby for you. I have talked to you. And the second is, now I'm underway to you and check the situation on your stern. Advice if we come in the situation that we connected to you, than I mean the best way is to connect to the stern. – Okay Sir. And I need your help for to push my starboard quarter. And let me heading against the weather. Over. – No. Captain I cannot push to you. We are not a harbour tug. We can only connected with line. – Okay Sir. I give you stern line. Okay? Stern line and you ahhhh using ship line and ahhhhhh pulling ahhhh ????. Over. - Not at the moment, not at the moment. We are always standby. If you are want that we connected to you, you</p>

	must speak with GBT. And now we come to you for looking for the situation to your stern. That is all at the moment. – You are looking for us at the stern? – To stern. We come to looking to your stern. - ??? no use for. We need a help for to push my starboard quarter or use a ship line to pulling us. Over.
09:00	GA what is your situation with your engine? Is your engine working or standby. – My engine is okay. No problem. But my anchor dragging now. We cannot safe control now situation. Over. – I have that now. I see. Okay. No problem. Okay. – And now, what about ???? may be ground. Over. --- Please repeat the last. – <i>(Es folgt diverser Funkverkehr durch Dritte, der die Kommunikation zwischen GA und NORDIC massiv überlagert.)</i> – Now we come to you and look for the situation. All we look, all we look. – Okay, thank you very much. Sir.
09:10	MV GA GBT – Yes Sir, go ahead please. – Question: How many fuel you have on board? For how many days you have fuel enough? – Ahhh ??? <i>(Vermutlich “please wait”, auf jeden Fall folgt aber keine Zahlenangabe)</i>
09:11	GBT MV GA calling GBT. Over. - <i>(Überlagert durch Gespräch zwischen GBT und anderem Fahrzeug)</i> -- ----- MV GA GBT – GBT this is GA. Go ahead please. – You have the quantity of spirit now? – Yes, now gasoil around 140 tons. Over. – 140 tons and heavy fuel oil? – Ahhh fuel oil ahhh fuel oil ---
09:13	1844,481 metric tons – Okay. Thanks for information.
09:50	GA for NORDIC please. On channel 6 - <i>(Die GA reagierte nicht auf diesen Anruf und die NORDIC wiederholte ihn anschließend erst wieder um 10:30 Uhr)</i>
10:30	GA, GA for the German ETV NORDIC – This is GA come in please – I read you loud and clear – This is NORDIC. What is the situation on board at this time? - ??? Sir – So can you please explain me your situation on board now.
10:31	GA for the NORDIC. – Come in please – This is NORDIC. Do you understand my last question?
10:35	GA GA for NORDIC ---- This is GA. Come in please – Okay, here is NORDIC. For your information. Our intention is to send in a few minutes a boarding party to you by helicopter. Do you copy? – No. – Okay, I try to explain you again. A helicopter will bring five people to you on board from our crew for your assistance. --- No need Sir! --- I no need no need Sir. We are now to operation to protect ground --- ----- Okay, can you say again, Sir? – Now we are going to protect ground – Yes so, we understood you intend to not ground. Is this correct? – Yes – Okay for this reason we will send five people by helicopter to you from our crew. They will assist you to not aground ----- Do you copy? - Pardon Sir? – Okay, I try it to explain. In half an hour we will send a helicopter to you with five people, five people from our crew. They will assist you to establish a towing connection. – No need Sir! We are waiting for good weather and weather weather and ahhhh Weather, weather any ahhh weather ???. Okay, no problem with ahh now. No need a helicopter! --- You say, you don't need a helicopter? Is that correct? – Yes Sir, no need no need. Because we are waiting for ??? I think ????????? in two hour the weather maybe become more better.
10:45	GA for NORDIC – Go ahead please – This is NORDIC again. So for your information. The helicopter is underway. And you have to use the German boarding team. It is an advice by the German authority. – Okay Sir no need. This is now ??? weather ??? more better. We can use my engine ??? Now my engine is ??? good order. Okay. – Your engine is now ready and okay? – Yes Sir, my engine is no problem my engine. But the weather, the hurricane will slow. We cannot people ??? Over. – My engine no problem. But the hurricane will slower. The weather will slow. Over. – Yes Sir, that's understood. So we will send our boarding team by helicopter. They are well trained. It is not the first time for this weather condition for us. – This is no need ??? Helicopter, no need. Over.
10:47	GA GA GBT --- Yes, here is GA. Go ahead please. – Yes, GA this is GBT acting as shipping police. INSTRUCTION: You have to take the BT on board. It's necessary. You have to take the BT on board. That's instruction from the shipping police! – Thank you very much. ???? No, No, No, my engine is good ??? order. No problem Sir.
10:47	This is NORDIC. Okay Sir. So we will send our BT to you. <i>(Funkverkehr GBT/GA und NORDIC/ GA überschneiden sich zum Teil.)</i>
10:48	GA GA GBT do you received my message? ----- Yes, I have received your message. – Yes, you will take the BT on board? ----- GA GBT QUESTION: You will take the BT on board? --- Wait, wait a moment Sir.
10:58	NORDIC GA calling. Over. - NORDIC GA calling. Over. – NORDIC hört. – Good Morning Sir. This is GA. – This is NORDIC go ahead. – Now ??? do you ??? weather information for me? I look I see ??? weather more better ??? this morning this morning. Over. - ??? my engine is good order ---- So Sir please repeat all. – GA, GA ... - <i>(GA antwortet zeitgleich zu diesem Anruf von GBT in Richtung NORDIC):</i> - Do you have a weather information for me? I see this is weather more better than early morning. And the weather speed decreased now. Over. ---- So we not need a helicopter. And my engine, my main engine in good order.
11:00	Okay, that's understood. But it is an advise by the German authority that you have to take the helicopter and our boarding team. – Thank you. You can ????? them Sir. Now we can ??? our vessel. My main engine is in good order. Over. - Okay Sir, that's understood. But you are drifting uncontrolled through the traffic separation scheme in the wrong direction. – Okay Sir, thank you. You can ????? them. Over.

11:35	NORDIC GBT - GBT für die NORDIC – Die NORDIC GBT – Nur zur Information, wir haben jetzt den Heli hier drüber. Wir können jetzt erstmal nur so den Kurs halten hier. – Sie haben den Heli bei sich, oder sie holen die Leute ab und bringen die rüber, ist das jetzt geklärt? – Ja, der Heli ist hier und versucht die Leute jetzt abzubergen. Ich behalte jetzt Kurs und Geschwindigkeit hier im Moment erstmal so bei. – Ja okay, alles klar. Und dass die da nachher drüben an Bord gehen können, ist das geklärt? – Na wir wollen es hoffen. – Alles klar. Okay. Ich hatte ihm ja vorhin auch noch eine Verfügung aufs Auge gedrückt, aber das hat er auch nicht begriffen. – Ne, ne, ne, ne, er will das ja wohl irgendwie nicht wegen der Kosten. Aber ist egal, ich sag Bescheid, sobald das hier mit der Heli-Aktion zu Ende ist. – Ja, wunderbar, vielen Dank! – Okay, gute Wache.
11:54	NORDIC NORDIC GBT --- NORDIC hört. – Ja, moin, gibt es da schon Neuigkeiten? --- GBT NORDIC, es ist folgendermaßen. Wir fahren gleich rüber in die Jade. Wir kriegen die Leute hier nicht von Bord und werden dann in der Jade-Mündung versuchen, das BT von Bord zu kriegen. – Ja, okay. Vielen Dank.
11:55	GBT nochmal für die NORDIC bitte. – Ja NORDIC, GBT hört. – Ja, wir kriegen die Leute hier nicht von Bord. Wir haben die Heli-Aktion hier erstmal abgebrochen. Wir fahren jetzt zur Jade und wollen das da nochmal versuchen, irgendwo in der Jade-Mündung. – Alles klar. Okay. Ist denn schon eine Wetterbesserung zu sehen bei Ihnen? – Nein, von der Dünung her nicht. Wir kriegen das Schiff nicht so ruhig gehalten, dass der Heli hier ohne Gefahr Leute aufnehmen kann. – Ja, okay. Alles klar. Vielen Dank für die Info. – Ja, der Wind hat zwar etwas abgenommen, aber Dünung ist – keine Chance hier. – Ja, okay. Vielen Dank.
11:57	GA for NORDIC. ---- Yes, this is GA – This is NORDIC. Good noon. So we will drive to a better place for pick up our boarding team. So we will send the boarding team by helicopter in approximately 3,5 hours. --- Did you copy? --- Ahhh Sir, ahhhh, what you ??? – So we will go to a better place for picking up our boarding team by the helicopter and then we will send the boarding team per helicopter to you in approximately 3 hours, 3 hours. ---- Sir no need ahhh. Now I go for another anchor go another anchor and my engine now good. – Okay, that is understood. – Thank you very much.
12:01	GA für die NORDIC – Yes Sir this is GA. Go ahead please. – Sir, another question to you. Can you send YOUR crew to put our towing connection heaving line to your stern? – Ahhhh ??? Sir. And now the weather decrease, we no need no need a. We we are ahhhh go for a ??? anchor. Okay. And our our ahhh main engine ahhh good order. ??? decrease ???? over.
12:07	GA GA this is GBT – GBT go ahead please. – Yes, GA. This is GBT acting as shipping police. INSTRUCTION: You have to take a towing line from the tug boat NORDIC by your own crew at the stern. You have to take a towing line for secure your vessel. – Sir, you mean the tug help me. I give him a towing line? – The tug will give you a towing line at the stern. He will give you a towing line and you have to take this towing line and made fast on your vessel. And then the tug will give assistance to you that you are not come closer to the coast. – Okay Sir. Thank you, thank you. Sir.
12:09	NORDIC NORDIC GBT --- NORDIC hört – Ja, haben Sie mitgekriegt, ich habe eben die Instruktion gegeben, dass er ihre Leine annehmen muss. – Ja, haben wir mitbekommen. – Ja, er hat sich bedankt und hat gesagt, dass er das tun wird. Wenn er das nicht tut, melden Sie sich bitte. Sofort! – Okay, habe ich verstanden. Er hat gesagt, dass er das tun wird. Gut. Alles klar. Wir melden uns, wenn er es nicht macht.
12:09	Ahhh the tug, the tug GA. ----- NORDIC NORDIC GA – Yes Sir NORDIC. – NORDIC you give me towing line ahead or astern? - Yes okay, you are ready too or you must prepare your deck? – Okay, okay. --- GA please give me an information if you are ready to take our towing line. – Ahhh Ah Sir, if I ready I call you. Sir. - GA if you are ready, you will call us. – Yes Sir, we want mooving ahhhhh from the forecandle to the ??????? okay? – Sorry, please repeat that. – Ahhhh forecandle ?????? Sir. – (Das Wort forecandle wird sehr schnell ausgesprochen und war nur nach vielfachem Abhören als solches zu verstehen.) - Call us, when you are ready. Thank you. – Okay Sir. And ahhhh our ship's line or your tug line? – Our tug line. – Okay Sir, your tug line okay I prepare for heaving line messenger. Over. – Yes -
12:24	NORDIC NORDIC GA calling. Over. --- NORDIC NORDIC GA calling. Over. --- Tugboat direct aft us calling. How do you read me, over. – This is NORDIC. Go ahead Sir. – Good afternoon Sir. Now we are preparing a single line ready. Please proceed you to the forecandle port bow. Over. ---- NORDIC GA – GA for the NORDIC. Is it right, you say you are ready to get our towing connection on your port bow? – Right Sir, port bow. We want keep your towing line from the forecandle ? Sir. Over. – Okay that's copied. Wait! – Thank you very much.
12:26	GA for the NORDIC. So we will prepare our vessel now and we will come closer to your port side and then we will send a throwing line to your forecandle ----- NORDIC NORDIC will send a throwing line to your vessel. ----- GA for NORDIC ---- Yes I hear GA. Go ahead please. – We will prepare our vessel now and then will come closer to your port bow and then we will shoot a line to your vessel. We will shoot a line to your vessel. – Okay Sir. Now we are sending the single line to you. Then take the message from your ahhh tug boat? Over. ----- No Sir, we will shoot a line to your bow, we will shoot a line to your forecandle ----- And on this line are our towing line. – Okay Sir. Okay. Roger – Okay, standby on this channel. – Okay, standby on channel 06
12:30	NORDIC this is GA. ----- NORDIC NORDIC GA calling. Over. ----- NORDIC NORDIC this is GA calling. Over. – This is NORDIC. Go ahead Sir. – Yes, proceeding to my port bow. We are prepare already. –

	That's understood, so we will prepare the throwing device and then well will come closer to your port bow. – Okay, thank you very much.
12:34	GA for NORDIC. --- Yes Sir, go ahead please. – When we start our run we will shoot a small, a very small line to you. On this line are a messenger line, another small line and then will follow our towing line. It's a Dyneema-Line with a diameter of 80 mm. You have to use more than one bollard for this line, please use more than one bollard of your bow. --- Do you have understand? --- Okay Sir, okay Sir. --- You have understand. Please use more than one bollard with our Dyneema-Line. --- Okay Sir. Ahhhh thank you.
12:36	NORDIC NORDIC GA calling. Over. – This is NORDIC. Go ahead Sir. – Good afternoon again. Please coming. We are ??? dangerous. Over. - That's well understood. So we just need five minutes ago. – Okay, thank you Sir, need a five minutes.
12:37	GA for NORDIC – Yes Sir, this is GA. Go ahead please. – We turn now and start our first run. – Okay, thank you Sir. I am waiting for you.
12:41	GA for NORDIC. – Go ahead please – This is NORDIC. Please DON'T use your engine. Please DON'T use your engine. – Okay I stop my engine, I stop my engine. – Okay, Thank you. ----- Yes okay Sir, now are already yet it is stopped. Sir. – Okay, thanks, fine. – Your welcome Sir.
12:42	NORDIC NORDIC --- This is GA calling. Over. – This is NORDIC. Go ahead. - Yes Sir you ??? from port side, from port bow, because starboard bow ??? starboard anchor chain. Over. – Yes we, yes we know about. We have to shoot with the wind. We shoot with the wind. And then we go to your port bow. – Okay, thank you Sir.
12:47	GA GA NORDIC. – NORDIC. Go ahead please. – Please stop your engine. Please stop your engine. – Okay Sir, okay Sir, I now stop engine. – Yes, please stop your engine. – Thank you, Sir.
12:48	GA for NORDIC. ----- Ahhh ---- This is NORDIC again. So, when we pass your bow we will shoot the line from our port side, from our port side to you. – Okay, you shoot your line from your port side to our ship. Thank you Sir.
12:49	GA for NORDIC. STOP your engine! – Yes Sir we are already stopping engine Sir.
12:59	NORDIC NORDIC GA calling. Over. ----- NORDIC GA calling. Over. ----- NORDIC NORDIC GA calling. Over. --- NORDIC. Go ahead, Sir. – Yes Sir, now you are ready starboard, ready? – Yes, we will shoot now from our starboard side. But we will come a little bit closer to you – Okay, okay Sir, you from the starboard bow, okay. ---- We stay on your port bow. We ahhh we stay on this side, we stay on this side. But we will shoot from our starboard side. – Okay Sir. Okay. ??? I come little this side, this side for you Sir. ----- Yes we will stay on this side. – Okay Sir. You will us from starboard bow sending a ???. Okay.
13:06	NORDIC NORDIC GA. Please beware starboard side anchor chain, please. Please be careful for starboard side anchor chain. Over. – Everything is fine. We can see both both shackles. We can see both shackles. – Okay Sir. Your starboard side anchor chain you ... please be careful. – Yes, we are careful.
13:09	GA for NORDIC. – Yes Sir. Go ahead please. – We try to shoot now to your starboard side. We try to shoot now to your starboard side. – Okay Sir. We ahhhh starboard pick up. – Yes.
13:10	Our shooting line is on your deck! Our throwing line is on your deck!
13:11	GA for NORDIC. ----- Go ahead please. – Our throwing line is on your deck. You can use it and you can cut it. No problem. If you have the line you can the other part of the line you can cut. - But hold the line on your deck. – Okay Sir, your line on my deck, okay ??? to ahhh starboard – But you have to heave now. You have to heave now the throwing line. And stop, please stop your engine! ----- Yes, I stop my engine.
13:12	GA STOP YOUR ENGINE!!!! – Yes Sir. I stop the engine, yes Sir I stop the engine. ---- It is too dangerous for us, if you use your engine. – Yes Sir, now already stopped. Now I ?????? because too much ??? now. ---- Ahhh you can go to my port side, because starboard side more dangerous because of anchor chain. Over. – We can see. But if you have our line, if you have our line on your deck, then we cross your bow and go to the port side. We see your shackles. No problem for us. If you don't use your engine and your rudder. – Okay Sir, now no using the engine, okay. – Okay, and then you have to heave our line. – Okay. – For the yellow one you have to use by hand. The yellow one you have to use by hand. And then will come our messenger line. And you can use your spill. – Okay. ----- Did you copy? --- Okay Sir. The yellow color I use by hand and the messenger use the ahhhhhh ?. Over. – The winch or your spill. No problem. But the yellow one you have to use by hand. – Yes Sir, yellow color use by hand and the messenger use by the ??. Copy that. – Alright. Thanks.
13:15	GA for NORDIC. – NORDIC GA. Go ahead please. – People are standing on the forecastle and nothing, nothing else. They have to heave the line! – Okay.
13:16	There is Messenger broken, Messenger broken. --- NORDIC this Messenger broken Sir. – Yes we have seen. We start another try. – Okay. Thank you. – Now no Sir, be careful I am want use my engine. Now we drifting to the shallow water Sir. I use ahhh five minutes. Okay? – Standby. Wait. – Okay. Thank you Sir. ----- Yes okay, you can use your engine. But if we start the next one you have to stop.
13:18	GA for NORDIC. ----- Go ahead please Sir. Now ahhh I could near five minutes I start ??? my ???????. Over. – And my ship to shallow water now. I want use my engine ahhhh more far from the shallow water. Over. Sir. – Okay, that's copied so far. But for the next one: Your guys on the forecastle

	have to heave the messenger line very quickly and the orange one you can use by your winch. But if you have a long, long messenger line in the water, the line will broken again. – Okay Sir. Roger.
13:28	GA for NORDIC. – Yes, go ahead please. – Yes, so we pass your bow now. And then we want turn over starboard side and then we will shoot again the throwing line to your port bow. So we come closer from your port side. We try to come closer from your port side. – Okay Sir you want throwing from my port side. ---- And please give the advice to your crew on the forecastle you have to heaving the throwing line very quickly. Yes? – Okay Sir. I quickly heave the single line. – Okay. Thank you. – You are welcome.
13:34	GA for NORDIC. Please stop your engine and don't use your rudder! Please stop your engine! – Yes Sir, wait a moment please. Now I just ahhhhh I just ahhhh I just my course Sir. ??? you ??? for ??? okay Sir. – Wait a moment please – Please, please on this heading, please stay on this heading. – Okay Sir. Ahhhh. This heading. – Okay so we come closer from your port side. ---- Okay Sir.
13:40	NORDIC MELLUM (Der Anruf bleibt unbeantwortet.)
13:42	NORDIC NORDIC please slack, slack your line. – Slack please. ----- NORDIC NORDIC the line break. The line break.
13:43	NORDIC NORDIC GA calling. Now broken again Sir. ----- NORDIC hört. Go ahead Sir. --- GA for NORDIC --- Yes Sir. Go ahead please. Now broken again. – The line is broken again? – Yes Sir. The line is broken again Sir. – Okay, copy. – Stand by – Okay Sir. We wish you, wish you again Sir. ---- Okay I will try a look and I give him a call. – Yes Sir. Give me line more.
13:46	NORDIC NORDIC GA calling. Over. ---- NORDIC NORDIC GA calling. Over. – I read you – Do you prepare shooting again Sir? – We prepare our next throwing device and then we will shoot again. – Okay Sir. Thank you very much. Please use more stronger that before. Over. – Yes we use a stronger line. Yes we try to use a stronger line. But we want to come a little bit closer to you. Then it is easier for you. – Okay, thank you. ----- Don't worry at ca. approximately 2 NM to the 10 Meter line. 2 NM to the 10 Meter line. Everything good. – Okay 2 NM to ahhhh. ??? .
13:49	GA for NORDIC. – Yes NORDIC. This is GA. – Please stop your engine. If you use your engine, it is not possible for us to see how your heading is moving. – Okay, okay I stop engine.
13:53	GA PLC-Line is on deck. – On your starboard side.
13:54	NORDIC NORDIC GBT ----- (Der Anruf bleibt unbeantwortet und wird nicht wiederholt.)
14:00	Die MELLUM GBT ---- GBT MELLUM hört. – Ja, moin, ja, wie gerade eben am Telefon besprochen. Kanal 6. --- Kanal 6. Danke.
14:02	NORDIC NORDIC. Can you slack your line? Can you slack your line? --- You can use the line by your winch. --- The messenger line too short Sir. The messenger line can you give me more messenger line? – Yes we send you more messenger line. If you have messenger line on board we will send a little bit more. – Okay, please send you more for us Sir. ??????.
14:03	We try to give a little bit more. We try to give a little bit more and give a little bit forward. ----- NORDIC NORDIC your messenger broken. Sir. ----- NORDIC NORDIC GA. Your messenger is broken, Sir. – The messenger is broken again? – Yes Sir your messenger, your messenger broken. I think ??? what happen no where broken. I think your your your ship side broken. – On our ship side the line is broken. – Yes Sir. ----- Okay, copy.
14:05	Okay Sir, how are reaching you next time, Sir? - Okay Sir, that's copy so far. So our next one will on your stern. I say again: On your stern. - But DON'T USE your engine. It is very dangerous for us. – Okay Sir. You want from my stern sending a messenger? – We will send our messenger line at your stern and we will towing you on your stern. – We will establish the towing connection astern. – Okay Sir, you want connecting at stern. Other use taking from astern then I pushing to our forecastle? ----- We will shoot again from astern from our tug to your ship. On the astern from your starboard side. – Okay, but you ahh from my astern connecting. So I hopeful remove for weather. I think a more better from the forecastle I think so Sir. ----- I have nothing understand. Can you say again please? – Yes Sir. You want connecting from my stern. But we use you connect from my stern how I want to move forward. How to do, Sir? You, you cannot pushing. - We can we cannot push. We cannot push. We want make you fast astern. We want to make fast astern. – Yes Sir. You make fast him astern. Hopeful moving you. Okay Sir. Okay. ---- But if we start our run I give you a call. – Okay Sir. I prepare from astern. --- Okay, I prepare the deck for you. Sir. ---- That's okay, you want prepare the deck.
14:08	NORDIC MELLUM. – MELLUM Hallo. NORDIC hört. – Ja, Hallo. Wir haben das soweit mitgehört eben. Das ist ja schwierig mit der Kommunikation. Eine Frage zum Verständnis noch. Hat er noch beide Anker draußen? – Er hat beide Anker draußen. Die stehen auch beide zur Steuerbordseite. Wir wissen nicht genau, ob die vertörnt sind. – Ja, alles klar. Und slippen kann er die nicht? – Das will er wohl nicht. – Ja, alles klar. Dann weiß ich jetzt so im Prinzip Bescheid. Wir machen hier erstmal standby. Wenn wir irgendwie unterstützen können, oder dann sind wir hier auf 6 standby. – Alles klar, standby auf 6. Ja wir haben jetzt drei Anläufe versucht, vorne zu fahren, über Backbordseite. Keine Möglichkeit da. Die sind auch zu langsam. Deswegen versuchen wir jetzt mal achtern festzumachen. – Alles klar. Gutes Gelingen dann. - Ja, Danke.
14:23	GA for NORDIC. ----- NORDIC this is GA. – This is NORDIC. So we start our next run. The next run on your stern. On your stern. We coming from your starboard side. We coming from your starboard side. --- Ahhh now you have ahhh to me another line? – Yes, we use another line. – Ahhh how much ??? ? –

	-- NORDIC, your line on my stern? - We come from your starboard side. We come from your starboard side and passing you and shoot and then we will connect on your stern. We will connect on your stern. - ----- Sir you want the line on my stern. How can you tug me to forward? – This line is a little bit stronger as the last one. ----- Ahhh Sir, I think your line tight on my stern. Ahhh, can you help me to forward? – Yes, this line on your stern we can hold you on position. ----- Ahhh Okay, okay Sir.
14:26	Ahhh Sir. Ahhh the line tight to stern or ahhhhhhh the starboard side? ----- Yes Sir, we will pass you on your starboard side. In this course we come closer to you. Then we shoot to your starboard side. And then you get the messenger line. With the messenger line you go please astern and then make fast astern. ----- And please DON'T use your engine! DON'T use your engine! ----- Ahhhhh Sir, Ahhhh I tighten ahhhh tighten your line to stern or ahhhh starboard side or port side? --- That's up to you. You can use the bollard if you want.
14:28	So we will shoot now on your starboard side. We will shoot on your starboard side with the yellow line and the stronger messenger line. – Okay Sir. Thank you. ----- - We ??? you very quickly.
14:30	Ahhh NORDIC NORDIC GA. ----- Yes Sir the shoot is failed. Shoot is failed. --- We prepare another. We will stay on this position. We will try another shoot. --- But for this time, DON'T USE YOUR ENGINE please. Please don't use your engine.
14:31	NORDIC NORDIC ----- NORDIC NORDIC GA ----- NORDIC GA ----- NORDIC will stay on this position and will try another shoot. --- Okay Sir, I want to ahhh tighten your line to my port side, port side number 7 hold, number 7 hold port side. Can you to port side? – Your port shoulder, yes.
14:32	GA for NORDIC --- Yes Sir we want make fast on my port side number 7 at hatch coaming. Over. – We see, we see your line throwing device. If you want you can try to shoot with your line. You can try to shoot. – Okay Sir, now we ??? shoot ahhh single line to you. – Try to shoot – We will catch it. – Okay.
14:33	NORDIC please go for my port side. We want make fast on number 7 port side. Over. Number 7 hatch coaming port side. Over. – Yes you can shoot to us. You can shoot to us. And then we will go to the port side. But you have to shoot with the wind, with the wind. – Okay, Sir. ----- Wait a moment please. – We try to catch the line. – Okay.
14:34	Okay Sir, we have your line on deck. ----- Okay, ahhh we need slack we need slack please. – Slack.
14:35	Ahhh Sir. Please keep your line away from your propeller. – GA for NORDIC, on your starboard side, on your starboard side is a messenger line from us. Try to use this one. – Okay, okay.
14:37	NORDIC NORDIC GA ---- This is NORDIC. Go ahead Sir. – Ahhh Sir ahhh can we tighten your line to my ahhh starboard side number 7 hold starboard side? – Yes, you have a messenger line from us. On your starboard side. You can use this one. – Okay Sir, okay Sir thank you Sir. – But bring this line astern. ----- And if it is possible please do a little bit faster.
14:39	GA for NORDIC --- NORDIC your messenger already is broken again Sir. – No the is not broken. The is making fast on your starboard side. Your deck's man has it make fast on your starboard side. You can use this messenger line and bring it on your stern. And then you can hold this line or heaving this line. On this messenger line is our jager line, our bigger one messenger line. – Okay Sir.
14:40	GA TAKE THE LINE FROM YOUR PORT SIDE, ah STARBORD SIDE THE SMALL LINE TO THE STERN!!! – ??? Yes starboard side. Only broken this line.
14:41	GA for NORDIC. – Yes this GA. Go ahead please. – What is with YOUR throwing device? You gone, one guy goes astern with the yellow box. Why don't use it? – I want ahhhh I want ahhhh make fast my ahhhh 7 number 7 hatch, Sir. There is easy for our using the main engine, Sir. There you or or you have clear my stern. I think a more better from a starboard side number 7. Okay now we heave we take on board the single line to now. – Okay, we, we want to try another shoot from our port side to you and then if that fail you can use your, your throwing device. – Okay Sir, okay. I am waiting.
14:43	NORDIC NORDIC. Now we are drifting to the shallow water. I want use my main engine. Give me 5 minutes. Okay? ---- NORDIC NORDIC now we are drifting to the shallow water. I want use my main engine. Give me 5 minutes. Okay Sir? – You can't you can't use you can't use your engine at this moment. We stay astern of you. Please use your yellow line and throwing device. The yellow box. Use it! And we will catch it! – Okay ----- But DON'T use your engine! DON'T use your engine! – Yes unfortunately now we drifting to the shallow water now. Very dangerous for me. Sir. – But if you use your engine it's very dangerous for both. – Okay, now quickly make fast, then I can use my engine.
14:44	NORDIC you wait a moment please. I use my engine 5 minutes. Okay? ----- Don't use your engine! You can use your engine if we, if we go to another, if we go to another side. --- First you shoot. Shoot with your throwing device. - And after that you can use your engine. --- Now we we we ahhhhh now we we ahhhhh aground Sir! Wish with ahh using engine 5 minutes. Okay? – The line is, the line is on your deck! The line is on your deck. Don't use your engine! ----- Okay Sir. I no use my engine. Okay.
14:46	GLORY for NORDIC – Yes Sir. Go ahead please. - Fast the line astern, astern not on the bow!!! – Ahhh astern no good. Forward on my starboard side, okay Sir. --- Not forward, not forward!!! – On the ahhhh number 7, number 7 hatch hatch number 7 ahhhh hatch cover. Okay. This is ahhh main deck. Okay this is ahhhhh main deck. --- Okay, you go on your starboard shoulder. Yes? – Yes Sir. I ??? okay. – Make fast on your starboard shoulder. Okay. Understand. – Okay Sir, okay. – Please slack, please, from here.
14:49	May Day-Tug. May Day-Tug please keep your line away from your propeller. Keep your line away from your propeller. – Yes, about the orange line, you have to go to your --- to your fairlead or ??? or

	whatever you have there. And then you can use your spill. — The orange rope is a messenger line. On this messenger line we will send the towing line. ----- GLORY did you copy that?
14:49	MELLUM F., hörst Du? --- Ja J., ich höre. — Pass auf, wir haben den jetzt zur Vorkante Brücke in der Klüse machen sie das. Kriegen wir hier denen einfach nicht mitgeteilt, was sie machen müssen da. Oder bzw. sie begreifen das nicht. Sie gehen jetzt Vorkante Brücke durch eine Klüse durch. Und dann auf einen Poller. Vorausgesetzt das klappt, dann halte ich ihn erstmal in den Wind und dann müsstest Du irgendwie eine achtere Verbindung nachher zu Stande bringen oder eventuell sogar am Bug. --- Also ich hab schon gesagt, also bei uns ist das im Moment, wir haben ja dieses niedrige Arbeitsdeck, das ist echt lebensgefährlich da gerade bei den hohen Seen jetzt da jemanden unten an Deck zu schicken. Möchte ich eigentlich nicht so gerne. - Naja gut, okay, ich wollt nur mal eben sagen, dass wir, wir müssen dann mal kucken, wenn ich jetzt erstmal wirklich eine Leine hier rüber kriege, dann bin ich erstmal froh. Und dann müssen wir kucken, ob wir den dann erstmal irgendwie gehalten kriegen dann, bevor er strandet. — Ja, genau, wir kommen gleich mal wieder bisschen näher ran. Ich versteh das nicht, warum er seine Anker da nicht slippt oder zumindest erstmal einen. Vielleicht kriegt er den zweiten dann sogar eingeholt. Aber wenn er den Anker slippt und Maschinenkraft hat er ja wohl, dann könnte er ja eigentlich so in den Wind fahren. — Ja, Du siehst ja, wir kriegen es ja nicht mal hin, denen begreiflich zu machen, was sie mit den Leinen machen sollen. — Ja, ich hab das mitgekriegt. Sehr schwierig.
14:52	GA for NORDIC — Yes, go ahead please. — Okay, on the ??? orange line will come another line. That's not the towing line. You have to use this one also by your spill. — Okay, we use the spill. And you, you will give another t(hr)owing line? — Yes, may be. The next one is grey, is grey, it's a, it's a DYNEEMA. The next one is a small DYNEEMA, and then will get you will get a big DYNEEMA. — Okay, I ahhhhhh we are. Okay, I ahhhhhh we are use then ????? on my deck we are ????? heaving up — Yes, you have to use one line more heaving up. Yes. — Okay.
14:54	NORDIC MELLUM ----- NORDIC hört, Moin. — Ja, moin nochmal, eine Frage: Ich hatte beobachtet, als die GA mit Maschinenkraft fuhr, da hielt sie sich ja und kam nicht dichter da zum Flachwasserbereich hin. Würde es nicht vielleicht Sinn machen, den erstmal so in dem Zustand dann nochmal, dass er wieder die Maschine anschmeißt und sich dann erst mal hält bis das andere Boardingteam dann da ist? Das soll ja wohl in einer halben Stunde, dreiviertel Stunde dann hier vor Ort sein. — Ja, das können wir gleich probieren. Wir versuchen jetzt wohl erstmal, unsere Schleppverbindung herzustellen. Unsere Dynaflex ist jetzt schon drüben. Die haben jetzt noch gute, ja ich sag mal 80 Meter von der Leine noch einzuholen, und dann ist unsere Dyneema-Leine drüben. Dann haben wir ihn erstmal. Dann können wir ihn zumindest ein bisschen halten. Und dann können wir lang machen und auch ein bisschen mitfahren. Dann kann er auch seine Maschine wieder nutzen. Aber wir stehen jetzt so ein bisschen seitlich von seinem Heck. Und wenn er jetzt seine Maschine nutzt, dann driften wir weg. — Ja, alles klar, das hört sich gut an. Okay. — Ja, alles klar, wir melden uns gleich. Tschüss.
14:58	STOP YOUR ENGINE! STOP YOUR ENGINE! ---- Yes, I stop engine. Now only half a mile to shallow water. — No, stop your engine! You moving to us! — And you get the towing line in your propeller. — Okay Sir, now engine is stopped Sir.
14:59	Sir, DON'T USE your engine till the towing connection is established. — Don't use your engine. - Roger Sir. Copy that. Don't use the engine. Now we have ?????? then okay Sir. You help me to remove this dangerous. Now we shipping to shallow water Sir. — Okay, Roger, no don't use the engine.
15:00	So what is the safe work limit of this bollard? ----- GA for NORDIC — NORDIC thank you very much. Now all they made fast. ---- Okay, now I want using my main engine Sir. Now we are shipping to the ground nearly ground. - DON'T use your engine. We have to make long. We have make long with our towing line. And when the towing is line is long and tide, then you can use the engine. But not this time! And what is the safe work limit of your bollard? — Okay, don't use the engine. Okay Sir. ----- Okay, what is the safe working limit of your bollard? — Okay, you make your bollard for me Sir. Now we ship here to the, ship here to the shallow water. ----- Sir, we want to hold you, we want to hold you on position. But what is the max, the safe work limit on this bollard? — Okay Sir. You hold on my position now. You. Okay, thank you Sir. ---- Sir, can you please look, what is the safe working limit on this bollard? ---- Now we can use my propeller? --- No, don't use your engine! Don't use your engine! We need the safe working limit on this poller, on the bollard, on this bollard, if you connect our towing line. How is the safe working limit on this bollard? — Okay.
15:03	Sir, it's enough space. There are a half mile to the 10-Meter-Line. Please what is the safe working limit on your poller, this poller where you put the towing line? — Okay ???????????? — Okay Sir. ----- How many tons we can tow on this poller, how many tons we can tow on this bollard? ----- Okay Sir, wait a moment please. — We use a knife(???) okay. — Okay.
15:04	Okay Sir, now already cut. (???) ---- Sorry? — Now already, now can use my engine Sir? — What is your safe working limit for your bollard? - It is 8-6-6 "k" "n". ----- 8-6-6 "k" "n" ----- 8-0- tons. Is it correct? — Ahhhh --- ah 6 tons ahhhhh 8 hundred 6-6- Kilo November. Over. ----- Please repeat.
15:05	Now Sir, can I use my engine? ---- Hallo Sir ahhhh can use my engine Sir? ---- Please say again, what is the safe working limit of your bollard— Bollard 8 hundred 66 Sir ahhh "k" "n". ----- new kilo new. — 66 kilo newton. Is that correct? — 8-66 kilo new. — 8 hundred 66 kilo new ----- 8 hundred 66 kilo newton — Yes, Sir. Roger ----- This is the bollard ?????? Sir. ---- This ahhhhh ----- ?????????? ----- My bollard

	are only ????? tons. Sir. ----- 80 tons.
15:08	NORDIC NORDIC now I am using my engine. Sir. – We want remove from dangerous shallow water. Over. – Please say again. – I want using my main engine now we drifting we drifting to shallow water. We want use the main engine. And remove full ahead. Over. ----- Don't use your engine! – GA for NORDIC – Yes Sir, go ahead please. – Sir, your rudder please hard port, hard to port and – Okay hard to port – Slow engine and hard to port. – Okay, hard to port. And ahhhh using engine? --- You can use your engine. Don't use the anchor, just your engine and your rudder. – Hard to port and slow ahead. – Okay hard a port, slow ahead.
15:10	Now we are hard port and main engine slow ahead. ----- Yes Sir, we want to try to put your stern into the wind. And then we will hold you on this position. And don't drift more to the 10-Meter-Line. – It's safe Sir. Everything is safe. – Okay, thank you Sir. ---- Please pull me more far from the shallow water. Okay Sir. – You are safe, you are safe, no problem. – Thank you very much, Sir.
15:13	MELLUM NORDIC --- NORDIC MELLUM - Ja, wir haben eine Schleppverbindung hergestellt. Sind jetzt mit Dyneema-Leine und knapp 400 Meter Draht fest, versuchen jetzt erstmal hier ihn zu halten. Versuchen ihn jetzt erstmal in eine Position zu ziehen, wo wir ihn sicher halten und dann können wir immer noch kucken. – Ja, alles klar 400 Meter Draht und Dyneema wahrscheinlich? – Ja, genau Dyneema, aber leider ohne Schamfiltschutz. – Ja, die Klüse ist Vorkante Brücke? – Ja, die Klüse ist Vorkante Brücke, Steuerbord-Schulter. – Alles klar – Gut, dann drücken wir die Daumen, das war dann ja schon mal ein Erfolg. Gute Verrichtung weiterhin, wir drücken die Daumen. – Ja, alles klar. Wir melden uns, wenn es was Neues gibt.
15:16	NORDIC MELLUM
15:17	NORDIC MELLUM ----- MELLUM NORDIC hört. --- Ja, NORDIC MELLUM, zur Information: Ich hab das alles soweit an das HK auch weitergegeben und das Boardingteam wird in ca. einer Stunde dann hier vor Ort sein. (Unmittelbar danach folgt ein Funkgespräch zwischen zwei unbeteiligten Verkehrsteilnehmern; eine etwaige Antwort der NORDIC ist daher nicht hörbar.)
15:18	GA for NORDIC ----- NORDIC go ahead please. – Yes Sir, please stop your engine. – Okay, stop my engine. – Okay, thank you.
15:27	NORDIC NORDIC GA --- NORDIC hört --- GA for NORDIC – Yes, NORDIC. Can I use my engine? – You can use your engine. You can use your engine. But we want, we will your stern into the wind, we want to try to get your stern into the wind. And then we will pull you slowly, very slowly out of the shallow water. – But astern, astern. – Okay Sir. Thank you. I, my engine is ahhh ahhh astern. Thank you Sir.
15:28	GA for NORDIC ---- Go ahead please. – Please don't use your engine. Don't use your engine please. – So we will we will put you, we will pull you. – Okay Sir, thank you, okay I don't, I stop my engine. – Thank you. – Thank you Sir.
15:28	Our task is to hold you on position. We bring you out of the shallow water and then we hold you on this position. (Unmittelbar vor dieser Nachricht der NORDIC sendet ein unbeteiligtes Fahrzeug in Englisch einen Funkspruch. Es ist daher nicht klar, ob die Nachricht der NORDIC eine Antwort auf den irrtümlich der GA zugeordneten vorhergehenden Funkspruch ist, oder ob es tatsächlich eine Anfrage der GA gab, die aber durch den fraglichen anderweitigen Funkspruch in der VDR-Aufzeichnung überlagert wurde.)
15:29	NORDIC NORDIC, we now your your your your pulling not remove from shallow water. I ???????? for shallow water Sir. – Yes Sir, we are pulling you out of the shallow water. But it needs a little bit time. It needs a little bit time. So don't worry, it's enough water and we will put you up. – Okay Sir. Now I can use my engine slow ahead? – No, no. Don't use your engine. Don't use your engine. – Alright Sir, don't use the engine.
15:30	NORDIC MELLUM ---- NORDIC – Ja, wie hat er jetzt sein Ruder liegen? – Ich hoffe, er hat es mittschiffs. – Ja, vielleicht nochmal nachfragen, also wir haben das noch irgendwie mit Hart Backbord oder halb Backbord oder was da war – Ja, wir kucken gleich nochmal. – Ja. (Im VDR ist die Ruderstellung zu diesem Zeitpunkt mittschiffs.)
15:30	Nein, liegt alles gut so, so kann er bleiben. Solange er seine Maschine nicht mitbenutzt und gegen uns arbeitet, ist alles okay. – Ja, alles klar. Könnt ihr nicht ein bisschen Zurück geben? --- Ja, wir versuchen gerade erstmal uns selber zu positionieren. Wir haben hier auch nur noch 4 bis 5 Meter Wasser unterm Kiel und hier kommen ganz schöne Brecher reingerollt. – Ja, alles klar. Ich will mich da auch nicht einmischen. – Alles gut. Kein Problem.
15:31	GA for NORDIC ----- Yes Sir, go ahead please. – Sir, can you use your engine please dead slow ahead? – Okay, dead slow ahead. ----- GA NORDIC Did you copy? – Yes Sir, dead slow ahead Sir, now. – Dead slow ASTERN! Dead slow ASTERN! – Okay, dead slow astern. – Okay, thank you. – Okay, Sir. -
15:32	MELLUM NORDIC --- Wir hören. – Ja, wir probieren es mal. Er geht jetzt mal langsam mit Maschine auf zurück. Vielleicht kriegen wir ihn dann ja schneller rum. – Ja, ich hab mitgehört. – Ja, alles klar.
15:36	GA GA GBT Channel 0-6 – GBT go ahead please. – GA GBT. Good afternoon. Do you have one VHF, can you change over one VHF to channel 8-0 and standby on 0-6? – You want me standby 0-6? – Standby 0-6 and change one VHF to 8-0 please. I call you on 8-0 then. --- Ahh Sir, Ahhhhh what you mean, please say again. – GA GBT I want YOU TO CHANGE ONE VHF TO CHANNEL 8-0. Over. – Yes Sir, I standby 8-0. Another VHF standby 8-0. --- Alright, I call you on 8-0 now. --- Okay Sir, thank you.

15:37	GA GA GBT -- 8-0 -- Yes, I standby this channel. Good afternoon Sir. -- Good afternoon GA. Right now seems to be good. I have to give you an instruction now. Please listen! Are you ready? -- Yes Sir, go please. -- First question. Am I talking to the captain? -- Okay Sir. -- Yes Sir, go ahead please. -- Yes, okay, Captain of the GA this is GBT channel 8-0. Well right now you are towed by vessel NORDIC. This is an emergency tug. But for further work I give you the instruction to take three tugs with bollard pull of 8-0 tons. I repeat: I give you instruction to take three tugs with 8-0 tons of bollard pull. Two tugs forward and one aft. Did you copy my instruction? Over. - Okay Sir, two tugs forward, one tug aft. -- But my engine in good ahhh, my engine in good order. Sir. -- Never mind. You have to take these tugs anyway. So please arrange with your agent that you have to take three tugs of 8-0 tons of bollard pull. -- Okay, I ??? 8-0 tons bollard. But this morning time I asked my agent, Sir. He speak no tug available for me. Over. -- Yes, well there are tugs already on the way. There will be tugs already on the way. So it's just for later in the afternoon and in the evening when the tugs are there. You have to take three tugs! I give you this instruction now. And if you do NOT take them, we will give you further instruction and we will do that on your expense. Alright? -- Okay Sir. We arrange three tugs. Two forward, one aft. And 8-0 tons bollard. Over. -- Yes, okay. So please arrange that with your agent. One tug, so far I know, is already on the way. It is called BUGSIER 9. I repeat the name of tug: BUGSIER 9. It's the first tug. And please arrange that with your agent. -- Okay Sir. One tug is BUG 9 and already underway. And another we arrange order from my agent. Over. -- Yes, please arrange with your agent that you have to take three tugs. Over. -- Okay, ahhh we ahhhh order another three tugs from my agent. And one tug already underway. -- Yes, that's correct. -- Okay, thank you, Sir. -- Three tugs, okay, standby on channel 0-6, 1-6 and 8-0 please. -- Okay, standby 0-6, 1-6 and 8-0.
15:46	F. MELLUM Wir sind abgerissen. ---- Ja J., Verbindung gerissen. Verstanden. -- Scheiße, hat die ganze Zeit gut geklappt, und dann klack. ---- Ja, dann würd ich vorschlagen, dann sag ihm doch, dass er seine Anker jetzt slipt und dann mit voller Kraft dann erstmal Richtung See fährt. -- Ja, sehe ich auch so.
15:47	GA for NORDIC ---- NORDIC this is GA. -- Yes, our connection is broken and advice you slip your anchors and coming out from the shallow waters with your engine. -- Okay, I using my engine now.
15:48	GA GA GBT 8-0. -- Yes. Go ahead. -- Yes, so far I know, the connection is broken. So slip your anchor. Instruction: Slip your anchor and move out of shallow area by yourself. Engine is running? -- My engine running. Thank you Sir. -- Okay, so slip your anchor! Let go! -- Slack my anchor? -- Yes, slip it, drop it, everything away! -- Okay Sir.
15:49	GA Coastguard-Vessel MELLUM ----- Yes Sir, this is GA. -- Yes, GA Coastguard-Vessel MELLUM; I advise you to slip both anchors now, to slip both anchors! Let both anchors go and proceed with engine power against the sea! -- Okay, slack both anchor.
16:02	GA MELLUM
16:03	GA MELLUM -- Ahh ----- Ahh who calling GA? -- GA Coastguard-Vessel MELLUM how is the situation, is one anchor slipped or both anchor are slipped? -- Both anchor slacked, both anchor slacked. -- Not only slack, you have to slip them. You have to drop them away. Let them go. -- Ahh let them go? -- Yes let them completely go and then proceed with engine power to NW. -- Ahhh. If I let them go my ship shift to the shallow water. -- Yes, but you have engine power. You can use engine to get away from the shallow water.
16:04	Ahhh Sir, maybe now I ahhh the rudder ahhh because the ??? ahhhh no answer now. ---- Say again please I did not understand. ----- Ahhh Sir, I think ahhhh think ahhhh
16:07	GA GA GBT --- This is GA. Come in please. -- GA Question: Are your anchors slipped away? Over. -- Not yet, but I am now not under control. My rudder, my rudder is make trouble. No working. -- Repeat information: Your rudder is not working, make trouble. Okay, thanks for information, but try to slip away your anchors. Cut off! And let me know any news. -- It's critical Sir. I am very needs anchor, needs anchor now.
16:12	GA GA GBT -- GBT go ahead. -- GA please give me information what about your engine? Is engine running? -- Yes my engine no problem, but my rudder my rudder no answer now. Ahh ??? ahhhh because ahhhh ????. --- GA GBT I received: Your engine is running and no problem. All okay, but RUDDER is not working. No control. Is that correct? - Yes Sir, yes Sir now ahhhh starboard 30 my ahhhh rudder starboard 30 no answer. -- Okay. Question: Do you have a bow thruster? Is it working? Over. -- Ahhh Sir. What? - Your bow thruster. Over. --- Ahhh I haven't no bow thruster. -- No bow thruster. Okay. So you still have engine, engine is okay, is running and rudder is out of control. Correct? -- Yes, Sir. -- Okay, so what about the anchor? Are they still connected or you already slipped them? Over. -- Ahh Sir, anchor now ahhhh because no no rudder, because rudder no answer I can't slack, I can't it drop, give away the anchor, because if I give away the anchor to the shallow water more quickly. ---- Received Information: You did not slip anchor, because of rudder did not under control and you try to keep position with anchor. Correct? -- Yes, Sir. -- Okay, thank you. Standby 8-0 and 0-6. -- Okay, 8-0 and 0-6; Sir, another two tug, what time coming? -- I can't tell you anything about that. Just try to move NW. If this possible, try to move NW with your engine. Over. -- Okay Sir, I try my best. Thank you Sir. -- Information: Right now still high water, I repeat: right now still high water. You still have a little bit time. But you have to move out of shallow water, if possible. Over. -- Okay Sir, now high water, I try my best, try my best. -- Ja, okay. Good watch! -- Thank you Sir.

Az.: 408/17

16:27	Hat keine Schleppverbindung, kein gar nichts! Kuck mal, wie dicht wir beim Land sind! Was wollen wir denn nun machen hier? Warte, wir müssen noch die nächsten runter holen. – Hab dich nicht verstanden, Du. ----- Verstehst Du was? --- Ich kann dich nicht verstehen – Alles gut, das war nur für hier unten, alles gut. – (Funkgespräch mit mobilen Sprechfunkgeräten zwischen BT-Mitgliedern)
16:31	Keine Schleppverbindung, kein gar nichts!
16:32	LASS LOS, LASS LOS!
16:33	Die NORDIC für die MELLUM --- MELLUM NORDIC hört – Ihr werdet auf Flugfunk gerufen – Okay, kleine Sekunde eben.
16:37	Oh ha! Hallo Guys! Looks good... You are okay? – Okay, okay, Sir. ---- So wir machen jetzt mal ne Ansage hier. Now what can we do for you? What's the problem? What can we do for you? I see no ??? on the bottom. ??? - You, you are coastguard? – Coastguard? Not, not really! We are rescue, only rescue for you. – Tugboat ??? Tugboat ??? – Tug boat Tug boat. Yes. We have a tug boat here. - Only one tug, tug boat? – Tug boat Tug boat - Only one tug? – So, wir müssen jetzt einmal Verbindung aufnehmen mit der NORDIC – Yes Sir, ?????? quickly one tug boat is coming and another two tug boat now over agent are arranged. Two tug boat. – You have speed over ground a ??? – You have dangerous running out. – Dangerous yes – Okay, go ahead, okay. Let's go. The rudder is - ? – Starboard, Starboard full. – Where is the anchor on the bottom? Or two anchors? – Yes, two ?????????? – So and your engine is running, and your engine is running well? – Yes – Our boss said to us, your engine is broken – No broken. – No broken, okay, very fine. And you need only a tug boat we go more outside. – Yes – Okay, okay, okay. - ?????? – Hamburg? - ???? then outside for anchor. ?????? – Okay. ?????????? - (Auf der Brücke finden anschließend fortlaufend weitere Gespräche zwischen den Mitgliedern des BT (auf Deutsch) bzw. zwischen BT und Kapitän GA (auf Englisch) statt. Die Aufzeichnungsqualität ist sehr schlecht und lässt keine verlässliche Auswertung zu.)
16:41	NORDIC NORDIC für GA. ----- NORDIC NORDIC für GA GA.
16:42	GA von der MELLUM. Die NORDIC steht auf Kanal 6 als Arbeitskanal.- 6 alles klar. Danke. ----- NORDIC NORDIC für GA.
16:42	GA MELLUM.
16:43	This is GA. Come in please. --- GA MELLUM --- Pardon Sir. - Yes, could I talk to the boarding team please? – Ja, wir hören. – Hier ist die GA BT Hallo! – Ja, hallo, die MELLUM hier. Sie hatten eben die NORDIC gerufen. Ich wollte da nur eben vermittelt haben. Die müsste aber auch hier auf 6 sein. – NORDIC MELLUM – NORDIC hört auf 6 – Ja, wollt ihr dann sprechen mit dem BT, direkt? – Ja, alles klar. – NORDIC für das BT – Ja, einer nach dem anderen, das BT mal für die NORDIC – Ja, das BT ist jetzt hier am Funkgerät. – So wir sind jetzt hier an Bord und wollen mal fragen, wie es weiter gehen soll. – Ja, wir sollen also auf jeden Fall anspannen. Bis jetzt letzte Information war, am Heck anspannen. Ich weiß aber nicht, wie ich da ran komme. Wir müssen gleich mal eben anlaufen und uns die Sache da ankucken. – Ja das Problem ist bloß hier, wir haben die beiden Anker vorne im Grund und die halten nicht, die rutschen. Und wenn wir am Heck anspannen, was ist uns damit geholfen? Das wir ihn dann drehen, oder wie soll das aussehen? – Ja, wir hatten ihn leider von der Seite Klüse, weil die Mannschaft das nicht mitgekriegt hat oder begriffen hat, dass wir hinten anspannen wollen. Dann hätten wir ihn ja schön in die See halten können. Jetzt haben wir aber ja die Chance, durch das BT achtern durch die Mittelklüse festzumachen. – Okay, Problem ist nur, uns wurde gesagt, die Schleppverbindung ist schon hergestellt, wenn wir kommen und wir sollten nur die Anker kappen. So, nun haben wir auch kein Equipment mit, kein Schussgerät und nichts. Müssen wir es so irgendwie hinkriegen. – Okay, haben die, ja, wir haben auch schon einiges verschossen, zwei haben wir erstmal wieder parat, und ja, haben die kein Brenngeschirr drüben? – Ja, schwer zu sagen, wir sind gerade gekommen. Wir müssen uns dann nochmal kundig machen. Auf jeden Fall müssen wir erstmal hier nach achtern gehen, und uns erstmal die Sache ankucken, wie das da überhaupt am besten möglich ist. – Ja, alles klar. Wir kommen gleich erstmal angefahren, wir sind jeden Augenblick hier fertig mit neuer Leine parat und so, und dann kucken wir uns das mal an. – Frage: Was für eine Leine bekommen wir dann? Eine Dyneema oder wie? – Da kommt die Schießleine, dann kommt eine Jager-Leine und daran hängt dann die Dyneema-Leine. --- Alles klar, okay. Wir kommen erstmal nach achtern. – Ja, alles klar. -
16:45	PIROL PIROL MELLUM (= Erfolgloser Versuch der MELLUM, mit PIROL - Hubschrauber der Bundespolizei - über UKW-Seefunk Kontakt aufzunehmen.)
16:46	NORDIC MELLUM ----- MELLUM NORDIC – Ja, hallo nochmal, ich hab eben nochmal mit dem HK gesprochen. Die setzen jetzt erstmal den Hubschrauber da in standby, damit der für uns verfügbar ist. Falls unsererseits noch irgendwie Leinenschießgerät oder sowas, Projektile benötigt werden, wir haben hier noch jede Menge an Bord. Das könnten wir natürlich zur Verfügung stellen. --- Wir haben neue Leinen hier an Deck liegen und wir kucken mal, dass wir jetzt achtern ran können. --- Ja, wie gesagt, falls noch irgendwie ein Leinenschießgerät oder Projektile dafür benötigt werden, zum Herstellen der nächsten Verbindung, dann können wir da auch aushelfen, wir haben noch jede Menge an Bord. ---- Ja, alles verstanden. Danke! -
16:47	Du, wir fahren jetzt einen Knoten voraus. Ich weiß nicht, warum wir jetzt nicht den Anker losschmeißen. Wir fahren voraus. (Internes Gespräch BT)

16:48	Die MELLUM, die MELLUM von PIROL. (= Anruf der NORDIC an die MELLUM. Die MELLUM war zuvor offenbar vom Hubschrauber der Bundespolizei auf UKW-Flugfunk gerufen worden. Da die MELLUM auf den Ruf nicht reagiert hatte, setzte die NORDIC, die den erfolglosen Anruf mitgehört hatte, die MELLUM von dem Anruf des Hubschraubers in Kenntnis.) ⁴⁵
16:50	MELLUM MELLUM von PIROL auf Kanal 16 – PIROL MELLUM auf 16 – Ja, Sie hatten den Pirol gerufen. Kann ich sonst übermitteln? --- Ja, es bestand die Bitte, dass der PIROL nach Helgoland fliegt und auftankt und sich dann standby hält. Das kam vom HK, vom Havariestab. – Ja, das ist übermittelt, die sind bereits Richtung Helgoland unterwegs. – Alles klar, danke! (Die NORDIC tritt hier offensichtlich als Vermittler zwischen dem den Flugfunk nutzenden Hubschrauber und der den Seefunk nutzenden MELLUM in Erscheinung.)
16:50	BT für die NORDIC. ----- Das BT BT für die NORDIC – Hört – Ja moin, hier ist die NORDIC. Was braucht Ihr jetzt noch an Equipment, was die Super Puma (Typbezeichnung des Hubschraubers der Bundespolizei) Euch noch rüberbringen soll? – Er hat die Maschine auf Voll voraus liegen, beide Anker ??? und hält gegen an mit harter Ruderlage und wir machen..... (= Aufzeichnung fehlt) - Okay, das haben wir soweit verstanden. Die Frage ist, was Ihr noch an Equipment von unserem BT braucht.
16:51	BT nochmal für die NORDIC – (15 Sekunden Störgeräusche) – Nein, es geht darum, der Hubschrauber kommt nochmal zurück. Der Hubschrauber kommt nochmal zurück und würde von uns Equipment noch abholen, aus den drei BT-Taschen. Die Frage ist, was ihr noch braucht. Was ihr mithabt und was Ihr sonst an Equipment noch von uns braucht. – (Anschließend Störgeräusche / zu kurze Reichweite des BT-Funkgerätes? Jedenfalls keine Antwort vom BT in den Aufzeichnungen der Vkz und des VDR der GA hörbar) – Alles klar, gut dann packen wir, machen die Jungs hier drei Taschen klar. Dann kriegt Ihr quasi unser Equipment und dann habt Ihr erstmal, was Ihr drüben eventuell brauchen könnt. – (Störgeräusche, vermutlich die Antwort des BT) – Ja, alles klar, wir sind standby auf 6.
16:56	Now, we heave up the anchor and go at home - ??????? – Try that! Try that! We must try that. Now we have nothing other chance. - ?????? – How long is your anchor chain now? How long, how much length you have in the water from your anchor chain? - ?????? – How many meters? – Port side anchor 9 shackles – And starboard? - Starboard side 7 on deck - 7 on deck? – Yes. – (= Vom VDR der GA aufgezeichnetes Gespräch zwischen BT und der Schiffsführung der GA auf der Brücke des Havaristen.)
16:56	MELLUM F., hörst Du mal bitte. ----- NORDIC MELLUM – Ja, hallo F., J. hier. Du pass auf. Wir müssen das gerade mal mit dem HK klären. Weil das BT hat ja keine Ausrüstung mit und die sollen jetzt die Taschen hier abholen. Das müssen wir ja machen, bevor wir die Leinenverbindung haben. Denn sonst kommen sie ja nicht mehr ran hier. Wäre es möglich, dass Du sicherheitshalber mal einen kleinen Sack parat packst da, für Leine und Projektile für das Leinenschussgerät? – Ja, nur Leinenschussgerät und Projektile oder sonst noch was? – Leinen und Projektile brauchen wir eigentlich nur. Ja, also die Projektile mit den Leinen. – Ja, da machen wir einen Sack fertig. Ja, ich kuck mal, wieviel wir über haben. Und sonst, das Leinenschießgerät an sich wird nicht benötigt? – Nein, da haben wir ja selber zwei. Das ist ja alles in Ordnung da. Wir sind jetzt bloß, dadurch, dass wir so viele Versuche versucht haben, da die Leine rüber zu kriegen, sind wir jetzt erstmal bisschen knapp. Wir haben jetzt zwei Versuche klar und hätten eventuell noch eine Möglichkeit, drei Notlösungen aufzustellen. Aber das ist mir dann doch ein bisschen riskant. Da ist ja nicht mehr viel Wasser da. – Ja, alles klar, wir machen dann einen Sack fertig mit PLC-Projektilen und sagen Bescheid, wenn das klar ist. – Ja, alles klar, dann kann der Heli nämlich wenn er die Säcke rüber fliegt dann auch den Sack zu uns hier rüber setzen. – Ja, genau. – Alles klar. Danke schön!
17:00	Your company? – My company? – Yes. – We are ARGE, ARGE that is not a company. It's not a company, it's only from Germany. - ?????????? Pilot – Not Pilot Not Pilot - ?????????? (= Vom VDR der GA aufgezeichnetes Gespräch zwischen BT und der Schiffsführung der GA auf der Brücke des Havaristen.)
17:01	The company is ARGE KÜSTENSCHUTZ, you know, this is the name for the company, ARGE KÜSTENSCHUTZ. I spell A-G - K-U-S-T-E-N-S-C-H-U-T-Z (mehrmals wiederholt) (= Fortsetzung des vom VDR der GA aufgezeichnetes Gesprächs zwischen BT und der Schiffsführung der GA auf der Brücke des Havaristen.)
17:03	Das Getriebe von der Ruderanlage – kann die Belastung wohl nicht ab – So, was machen wir nun? ----- -- NORDIC – Mittelklüse – Leine rüber – und dann..... (= Internes Gespräch BT auf der Brücke der GA; weiterer Gesprächsverlauf wegen sehr schlechter Aufzeichnungsqualität nicht auswertbar; BT rüstet sich offenbar für den Einsatz an Deck und verlässt gegen 17:08 die Brücke. Es sind danach keine vom BT ausgehenden Gespräche mehr von den Brückenmikrofonen aufgezeichnet worden.)

⁴⁵ Anm.: Der Hubschrauber der Bundespolizei verfügt über verschiedene Kommunikationsmöglichkeiten. Am Unfalltag war eine davon, nämlich die Anlage für den UKW-Seefunk ausgefallen. Die Besatzung des Hubschraubers verwendete daher für die Kommunikation mit der NORDIC, nach vorhergehender Vereinbarung via Mobiltelefon, den UKW-Flugfunk. Der MELLUM war dieser Umstand nicht bekannt. Sie konzentrierte sich wie üblich auf den UKW-Seefunkverkehr und war daher offenbar auf dem vom Hubschrauber genutzten Flugfunkkanal (temporär) nicht empfangsbereit.

17:04	Das BT auf GA für NORDIC
17:04	NORDIC MELLUM
17:05	Das BT für NORDIC
17:05	BT MELLUM
17:06	BT GA für NORDIC
17:07	MELLUM für NORDIC ----- NORDIC MELLUM – Ja, das BT hat uns gerufen? --- Das BT hat einmal gerufen. Ja. - Das BT für NORDIC (Der Anruf des BT ist in den Aufzeichnungen der Vvk und des VDR der GA nicht enthalten.)
17:07	NORDIC MELLUM – NORDIC hört. – Ja, falls er Dich nochmal erwischt gleich, haben die schon mal gekuckt, was da mit der Rudermaschine oder mit dem Ruder ist. Oder können die das überhaupt bestätigen? – Nein, die haben uns das erstmal nur mitgeteilt, die wollten sich ja erstmal umkucken, was da los ist. Aber ich krieg sie ja im Moment nicht. – Ja, alles klar. Ja, im Moment macht er ja eigentlich ganz gut Fahrt, da so Richtung WNW so wieder im tieferen Bereich. Das sieht ja ganz gut aus. – Ja, ganz genau. – Ja also der Heli macht jetzt erstmal die Taschen vom BT rüber und dann kucken wir mal, dass wir vielleicht noch den Sack von Euch einfangen können. Sicherheitshalber. – Ja, alles klar. Der ist jetzt schon bei Euch, ne? – Ja, ganz genau. Dann besten Dank erstmal. – Ja. (Aus dem Gespräch wird deutlich, dass es offenbar momentan schwierig ist, das BT per UKW-Funk zu erreichen.)
17:09	BT GA BT GA für die NORDIC.
17:11	GA für die NORDIC. ----- Ja, hört. - Ja, hier ist nochmal die NORDIC. Wir geben Euch jetzt unsere drei BT-Taschen rüber. Die kommen jetzt mit dem Helikopter rüber auf den Havaristen. ----- Ja, die drei Boarding-Taschen. – Da ist denk ich alles drin an Equipment was Ihr braucht, inklusive Brennerzeug. – Alles klar. – Und wie ist die Lage mit dem Ruder auf dem Havaristen? – Ja das war vorhin alles ausgestiegen und dann haben sie wieder neu. Also wir gehen davon aus, eben beim runter gehen hat es noch nicht wieder funktioniert. Weiß ich nicht. – Okay, hab ich verstanden erstmal. Standby auf diesem Kanal. ----- Okay, ich hab nochmal nachgefragt. Ruder ist nicht, arbeitet nicht, ist out of order. – Okay, Ruder ist out of order. Alles klar, das haben wir soweit verstanden. – Ja.
17:16	NORDIC BT ---- Ja, das BT für NORDIC. – Ja, fliegt der jetzt dreimal mit den Taschen? – Nein, der hat nur noch einen Flug. Der muss jetzt beide Taschen nehmen und bringt die dann rüber – Okay, beide Taschen dann jetzt. Okay.
17:16	Ja, F. (= Mellum), könnte sein, dass er den Sack von Euch dann nicht mehr abholt. ---- Ja, verstanden.
17:18	NORDIC NORDIC GA calling. Over. ----- NORDIC NORDIC GA calling. Over. – NORDIC hört. NORDIC go ahead Sir. – Yes Sir, please come ahhh connecting on my stern. ----- Please coming on the connecting on my stern. Sir. Now we are right to the shallow water. Over. – NORDIC that's copy so far. We want to establish the connection on your stern. – Yes Sir, I want to connecting on my stern. Sir.
17:19	BT für die NORDIC ----- Das BT für die NORDIC --- Ja, das BT hört. – Wir haben das Brennergesschirr in eine Tasche jetzt getan. Es kommt noch eine Tasche. – Eine Tasche, ja, alles klar.
17:25	NORDIC für das BT – Ja, wir hören. – So, wir haben die Tasche jetzt hinten auf dem Achterdeck. – Wie wollen wir jetzt vorgehen? – Ja, also ich hab hier wohl wahrscheinlich mit dem Tiefgang Probleme. Wir haben noch gut vier Meter Wellen, wenn nicht sogar teilweise mehr. Ich muss mal kucken, wie weit ich jetzt rankommen kann. Wenn nicht, müssen wir uns noch was einfallen lassen. – Alles klar, probiere mal, sagst dann Bescheid, ja? – Ja! – Ihr seht uns ja hier.
17:26	NORDIC nochmal für BT – Ja, wir hören. – Ihr übergebt Leine, ja? Also Ihr schießt Leine? – Ja, wir schießen Leine. Aber haltet Euer Gerät auch parat. Wir haben nicht mehr viel Chance. – Genau, machen wir so. Alles klar! – Ja.
17:32	(Im Alarmprotokoll des VDR der GA sind ab diesem Zeitpunkt diverse verschiedene Alarmer bzgl. beider Rudermaschinen verzeichnet, die auf den Totalausfall der Anlage hindeuten. Ursächlich hierfür dürften mechanische Beschädigungen des Ruderblattes bzw. seiner Aufhängung in Folge temporärer Grundberührungen gewesen sein.)
17:34	Das BT mal für die NORDIC – Ja, BT hört. – Habt Ihr den Eindruck, dass der schon auf Grund liegt? – Ja, ja, der schaukelt, ja ja. – (= Weiterer Hinweis darauf, dass die GA zu dieser Zeit bereits temporären Bodenkontakt hatte.)
17:36	NORDIC BT – Also er sagt mir, er hat noch 1,90 Meter unter Kiel. – Okay, alles klar. Achtern dann, ja. Wo hat er den Echosounder denn? Das wäre noch interessant. -- Okay, warte.
17:37	Das BT für NORDIC – Ja, BT hört. – Wie liegt das Ruder denn? – Ja, standby. Also der Echosounder ist unter der Brücke sozusagen, also achtern. – Ja, alles klar. – Dann wäre noch die Frage, ob er vielleicht ein bisschen rausfahren kann da. – Na ja, er hat kein Ruder mehr. – Okay – Ja.
17:38	Das BT nochmal für die NORDIC – Ja, hört. – Ja, Anweisung vom HK. Er soll bitte nochmal mit seiner Maschine ansetzen und nochmal Richtung Norden fahren. Also er muss versuchen, jetzt mindestens nochmal eine gute halbe Meile bis Meile rauszukommen mit eigener Kraft, sonst kommen wir nicht ran. – Ich sag es ihm, versuch es ihm zu erklären. – Ja, alles klar. – Das kann nur in die Grütze gehen hier. Ist so. – Ja, ich weiß, ich hab mit ihm ja auch schon gesprochen. – Ich sag's ihm. – Ja.
17:40	NORDIC BT ----- BT für die NORDIC hört. – Ja, also der Chief Mate hier, der versteht nichts. Kannst Du oben den Kapitän, er sagt, Du sollst den Kapitän oben auf der Brücke direkt ansprechen und ihm sagen, dass er voraus fahren soll. – Okay, alles klar. – Ja, danke. (Bei dem vorhergehenden Gespräch

	zwischen NORDIC und BT befand sich das BT auf der achteren Manöverstation des Havaristen. Da es dem BT offenbar nicht möglich war, dem ebenfalls auf der Manöverstation anwesenden Chief Mate den Wunsch der NORDIC verständlich zu machen, bat das BT darum, dass die NORDIC direkt mit dem Kapitän der GA in Kontakt treten sollen.)
17:40	GA für die NORDIC ----- NORDIC this is GA. -- Hallo Sir, you have to use your engine and go minimum a half mile in northerly direction. Please use your engine and go a half mile in northerly direction. -- Yes Sir, now my engine is full ahead. -- This heading, you have to go this heading. -- Ahh Sir, my engine is full ahead. But ahhh my ahhhh rudder cannot answer now steady on starboard 30. ---- - Okay, that's copied. Try to go more to north.
17:42	BT für die NORDIC. -- BT hört. -- Könnte einer von Euch nochmal bitte auf die Brücke gehen und dem Kapitän erklären, dass man das Ruder ja auch von Hand auf Mittschiffs fahren kann? -- Ja, ich gebe eine Einweisung im Ruder ???, ja, mach ich. -- Ja, wir verstehen Dich alle hier. Alles gut. Wir haben vorhin auch versucht, ihm zu erklären, wo er die Leine hinlegen soll... Aber er muss ja irgendwie sein Schiff kennen. Also irgendwie muss er es ja mittschiffs legen können das Ruder. -- Ich geh mal hin. -- Gut alles klar, danke. (Aus dem Gespräch ergibt sich, dass zum fraglichen Zeitpunkt weder dem Kapitän der NORDIC noch dem BT bekannt war, dass das Ruder der GA mechanisch schwer beschädigt und daher auch nicht mehr via Notsteuerung bedienbar war.)
17:44	NORDIC BT ----- NORDIC hört. -- Ja, also, die können noch nicht mal von hinten steuern. Die haben kein, also keine Kommunikation. Das funktioniert nicht, hat er gesagt. -- Okay, das funktioniert nicht. Okay. Und ohne Kommunikation kann das hinten keiner auf Mittschiffs legen? -- Nein, er kriegt das nicht hin. Also er kriegt das gar nicht bewegt. Also er kann nicht steuern von hinten. ----- Okay, das haben wir erst mal so mit. Gut, dann muss er versuchen, irgendwie da noch die halbe Meile Richtung Norden zu kommen, weil wir kommen nicht ran. -- Ja, alles klar. -- Irgendwas tut sich hier. Also er dreht sich irgendwie, ja? -- Ja, wir sehen das. Er fährt momentan im Kreis. Wir haben das gesehen. Nur die kleinen Schlepper, die kommen, die kommen ja... (An dieser Stelle wird das Funkgespräch durch einen Anruf des Kapitäns der GA in Richtung NORDIC unterbrochen; vgl. nächste Zeile)
17:44	NORDIC NORDIC GA ----- NORDIC NORDIC GA --- NORDIC hört -- Sir, now you are coming to my stern? -- We can't get to your stern. There is shallow water. It's not enough water for us. You have to go a little bit more to north. -- Okay, I go a little more to north.
17:45	NORDIC BT --- NORDIC -- Also er sagt gerade, es dauert nicht mehr lange, dann liegen sie im Dreck. -- Ja, das sehen wir. Aber er ist ja schon ein ganzes Stück nördlicher, als er zwischenzeitlich schon mal war. Wir können aber auch nicht dichter kommen, weil, ja, wir haben halt auch sechs Meter Tiefgang. Wir haben jetzt noch einen Meter Wasser unter dem Kiel und die kleinen Schlepper, die rauskommen, die kommen auch alle mit 6,20 Meter Tiefgang. -- Alles klar, okay. Gut. Wir sagen nochmal Bescheid, dass er es irgendwie hinbiegen soll. -- Ja, alles klar.
17:46	BT für die NORDIC ----- Ja, hört. -- Also wir fassen jetzt nochmal ins Auge, eventuell an die Back zu kommen. Weil, da haben wir deutlich mehr Wasser. Zur Not sind wir gerade dabei, eine 200-Meter-Leine mit einer Blase vorzubereiten. Vielleicht könnt Ihr die ja sonst irgendwie fischen. -- Ja, das wäre auch noch eine Idee irgendwie. -- Wir versuchen mal, dass wir in Eure Luv-Seite kommen und dann kucken wir mal, dass wir da vielleicht eine Leine rausschmeißen können, 200 Meter lang mit einer Blase dran, vielleicht könnt Ihr die ja irgendwie fischen. -- Ja, wir kucken mal, alles klar. -- Ja, alles klar.
17:48	GBT BUGSIER 9 -- Ja BUGSIER 9. GBT hört. -- Ja, wir sind jetzt auf der Jade zwischen der 7 und der 8 und wollten hinter der 7 dann nach 2-8 durch die Küstenverkehrszone zur NORDIC. -- Ja, wir warten schon auf Sie. Frage: Sind Sie der einzige Schlepper? Uns wurden drei Schlepper angekündigt. -- Ja, die 10 ist noch unterwegs und die JADE. -- Die JADE und wer war das noch? -- Die BUGSIER 10. -- BUGSIER 10 und JADE, alles klar. Wann werden sie ungefähr eintreffen insgesamt alle drei? -- Oh, also ich brauche noch eine Stunde. Und die anderen -- die 10 kommt aus Hamburg, das wird noch ein bisschen dauern. -- Die 10 aus Hamburg. Ja, alles klar. Okay, wissen wir Bescheid. Ja im Moment liegt er ein bisschen ungünstig, auch für Sie wahrscheinlich. Ja, NORDIC ist ja dran, hat aber selber nur noch einen Meter Wasser unter dem Kiel. Sie kommen ja auch mit einem guten Tiefgang da an. Also der muss da noch ein bisschen weiter nach Norden. Sonst können Sie nicht viel machen. Aber wir warten erstmal ab bis 19 Uhr. Vielleicht tut sich ja noch was. -- Ja, ich fahr da erstmal hin. Ich hör schon mit auf 6 hier und dann schauen wir uns das mal an.
17:48	NORDIC NORDIC GA calling. -- Please connect on my forecastle. Okay Sir?
17:49	NORDIC NORDIC GA calling. Over. ----- GA for NORDIC -- Yes Sir, please connect on my forecastle. Okay Sir? --- We try our best, but we have shallow water here. So we try our best. -- Okay, and if more better connect on my forecastle. Forecastle more better, Sir. -- So please repeat your message. -- Pardon Sir. -- Please repeat. -- Connect on my forecastle because shallow water on my stern. Forecastle more better, Sir. -- Yes we will try to have a wired connection from your bow. - Okay, I ahhhhh ahhhh ahhhh call my crew of forecastle.
17:51	NORDIC BT
17:52	NORDIC für das BT -- Ja BT, NORDIC hört. -- Wir haben es jetzt so halb mitgekriegt. Also versuchen wir jetzt vorne Verbindung herzustellen, oder was? -- Nein, hat keinen Zweck. Ich komme nicht näher ran. Ich hab hier teilweise unter einem Meter schon und ich will jetzt hier nicht auch noch liegen bleiben. -- Ja, kümmerst Du Dich dann um einen weiteren Plan oder was? -- Ja, die beiden kleinen Schlepper

	sind im Zulauf. Mal kucken, weil die bisschen manövrierfähiger sind, ob die sich ein bisschen mehr trauen. Ansonsten, ich halte mich hier erstmal auf und ja, bastle mir hier irgendwas zurecht. Wir haben hier eine 150 Meter lange Leine jetzt, wo wir eine Blase ran binden könnten. Und so nahe komm ich ja erstmal nicht ran da. – Alles klar. – Er treibt ja auch immer mehr zur 5-Meter-Linie hin da. Also ich komm da nicht mehr ran. – Ja, alles klar.
17:55	Die NORDIC GBT --- NORDIC hört. ---- Ja NORDIC GBT. Information: Die BUGSIER 9 hat sich bei mir gemeldet. In einer Stunde ist die ca. bei Ihnen. – Ja, das haben wir mit. Die 9 ist ca. in einer Stunde bei uns. Danke für die Information.
18:00	NORDIC BT --- NORDIC hört. – Ja, ich glaube wir liegen im Dreck. Ja? – Ja, könnte gut sein. – Wir gehen jetzt nochmal hoch auf Brücke. Oder zwei von uns. Und kucken mal, was die Maschinen machen und ob wir denen hier irgendwie helfen können, oder so. Weil ich glaub nicht, dass die Ahnung haben. – Ja, Ihr seid jetzt laut der Seekarte hier knapp an der 5-Meter-Linie. Also das dürfte wohl vorbei sein. – Genau, so ist es. Merkt man auch hier. – Was meinst Du, wann sind die anderen Schlepper da? ---- (Anschließend GBT-Sammelanruf überlagert vermutlich die Antwort der NORDIC)
18:02	(Das BT ist wieder auf der Brücke, die internen Gespräche sind wegen der schlechten Aufzeichnungsqualität nicht auswertbar.)
18:03	Kanal 6 für M. – Ja – Ja, er hat jetzt die Maschine gestoppt, alles. Weil, die haben hier, die stehen hier oben auf Brücke und beten , mehr machen die nicht mehr. (Vermutlich wurde vom BT Brücke das BT an Deck - und nicht wie nachfolgend von der NORDIC vermutet - die MELLUM angesprochen.)
18:03	MELLUM NORDIC – NORDIC MELLUM – Ja, sie hatten ja eben auch gerade das Gespräch mit dem BT geführt. Richtig? --- Nochmal bitte. – Sie hatten das Gespräch eben auch mit dem BT geführt. Richtig? --- Welches Gespräch? – Na das der Havarist voraussichtlich aufsitzt. – Nein, das habe ich nicht mitbekommen. – Ja also wir gehen mal davon aus, dass der jetzt so dicht an der 5-Meter-Linie ist und sich kaum noch bewegt aus unserer Sicht. Wir kommen da auch nicht mehr hin. Also wir haben hier weniger als einen Meter Tiefgang Wasser unter dem Kiel noch. Wir kommen da nicht mehr hin. – Ja, das ist dann verstanden. – Und das BT sagt auch, die reden auf der Brücke irgendwie und da passiert nicht mehr viel. Die Maschine haben sie wohl auch schon gestoppt. – Ja, alles klar, danke.
18:04	BT für die NORDIC – Hört. – Ja, wie ist die Situation jetzt an Bord? Sitzt der jetzt schon auf Grund? ---- Ja, der Echosounder, der zeigt an, dass er unter einem Meter ist, dann geht er wieder auf 1,50 Meter. Also ich denk mal, wir werden nicht mehr viel Platz haben. – Ja, okay. Besteht trotzdem noch die Möglichkeit, dass einer oder zwei vom BT sich nochmal die Rudermaschine ankucken, ob man da das Ruder von Hand in irgendeiner Art und Weise bewegen kann? – Ja, die Möglichkeit besteht, wenn wir hier endlich mal einen finden, der Ahnung hat. – Okay, ihr könnt es ja mal probieren. (Aus dem Gespräch wird deutlich, dass der NORDIC und dem BT der irreparable Ausfall des Ruders immer noch nicht bekannt ist.)
18:09	NORDIC BT
18:11	M. hörst Du mich? – Ja. – Ja, ich höre Dich. – Hat die NORDIC auch gehört? – Nein, noch nicht. – Bist Du noch oben oder unten? – Ich bin oben auf Brücke. Ich suche gerade den Chief, weil ich will mir ja die Ruderanlage ankucken. (= internes Gespräch zwischen BT Mitgliedern, die sich zu diesem Zeitpunkt offenbar teils auf der Brücke und teils auf der Manöverstation aufhalten.)
18:14	GA GA GBT ----- GA GA GBT 8-0. ---- GBT this is GA. Go ahead please. – GA GBT see you on the screen. It's not very good. What is the situation on board? Over. - Yes, now the tug boat no coming and I am grounding now. And the security ahhh security officer on board. Over. – Security Officer on board. I understood correctly? You are aground? – Correct? – Yes Sir. Just aground. And every crew are safety. Over. – Yes, okay. Crew is safe. Thank you. Question: I think you will check that in the next time. Question about water coming inside. Do you have any damages? Over. – Now no find. Sir. ??? We will check our fuel oil, heat oil and ballast water tank. If we leaking we are report to you. Over. – Received information: You will check all the tanks, fuel tanks, Diesel tanks and if leakage you will report to me. Thanks for that information. Standby 8-0 and 0-6. Good watch. – Thank you very much Sir. Now I can't one night no sleep, no eating. I want to eat something. Over.
18:16	NORDIC BT --- Ja, die NORDIC hört. – Also er liegt auf ja, jetzt komplett. Also er biegt sich auch ganz schön. – Ja, alles klar. Haltet durch! ----- Also er wartet jetzt auf die kleineren Schlepper. Ob da einer mit geringerem Tiefgang da noch rankommt, müssen wir nochmal kucken. – Was meinst Du, wie lange? – Um 19 Uhr, eine dreiviertel Stunde sagt man mir. – Dann ist er hier? – Ja. – Okay. – Der müsste sich auch bald auf dem Kanal melden. – Okay, alles klar.
18:17	Das BT nochmal. ---- (Anschließend Funkverkehr zwischen zwei unbeteiligten Verkehrsteilnehmern.)
18:18	Hört jetzt das BT nochmal bitte. ----- BT für die NORDIC bitte. – (Anschließend erneut Funkverkehr zwischen unbeteiligten Verkehrsteilnehmern und nicht auswertbare interne Gespräche auf der Brücke der GA)
18:26	GA GA für NORDIC
18:27	We can go to the chief engineer. To the engine control room. – Okay – Yes, we can do? – Okay. – Engine control room. Okay. Wait a moment. And then we have a look to the rudder. Okay? (= Gespräch auf der Brücke der GA. Anschließend hört man ein Türgeräusch(?). Es hat den Anschein, als ob das BT die Brücke verlassen hat.)

18:29	GA GA für die NORDIC, for NORDIC. ----- GA GA for ETV NORDIC for ETV NORDIC calling you on channel 1-6 on 1-6. Over.
18:31	GA GA on channel 6 ----- Yes, this is GA. – Yes, please come on channel 10 please, on channel 10 and say the BT the same. – Channel 10 ----- Good evening Sir, this is GA. ---- Okay this is NORDIC. Please, can you call the BT or give you the BT the instruction to go to 1-0? ---- Sir, you said to GA? ---- Sir, you said to me? --- Yes, please call the BT or give the BT the order to switch to channel 1-0. – The BT ???? okay. --- GA did you copy my last? --- Yes I call the BT. <i>(Im Hintergrund hört man Stimmen, die darauf schließen lassen, dass das BT wieder auf der Brücke der GA eingetroffen ist.)</i>
18:32	This is GA. – Go ahead. --- Ja, BT hört für die NORDIC, zur Information, wir gehen jetzt erstmal auf den Arbeitskanal 1-0, weil auf dem 6 die ganze Zeit ein Träger drauf ist. Und ihr habt bitte die Aufgabe, mal nachzufragen, wo das Schweröl und wo das Gasöl ist, in welchen Tanks. Die haben 1844 Tonnen Schweröl an Bord und 140 Tonnen Gasöl. Und das HK möchte bitte wissen, wie das da verteilt ist auf dem Schiff, in welchen Tanks. Und die zweite Frage ist, wie groß sind die Tagestanks. – Alles klar. Ja, Kanal 10 und den Rest hinterfrage ich. – Ja, danke.
18:34	One question: gasoil and heavy fuel oil do you have on board? – What? - Gasoil and heavy fuel oil? – ??? - In which position? Do you have a tank plan? - Ahhhh ???? ----- You want to check? You want to check? – Yes, how many gasoil do you have on board and how many fuel oil and in which position. And what is the maximum in these tanks.
18:35	BUGSIER 9 GBT --- Ja, BUGSIER 9 hört. – Ja, BUGSIER 9 GBT zur Info. Die sind hier alle auf 10 gewechselt. Haben Sie das mitbekommen? – Ja, das haben wir mit. Wir sind auch auf 10. – Ja, alles klar, ja dann gute Wache! - Ja, gleichfalls.
18:37	NORDIC BT - NORDIC hört. – Ja, ich hab ihn gefragt. Also der Chief Ingenieur, der sagt gleich Bescheid, wieviel er drin hat und wo die platziert sind. Und wieviel Kapazität er da drin noch hat. Und dann ist gerade unser Chief runter mit noch einem und dann wollen die die Unterlagen nochmal anschauen. ----- Das BT nochmal für NORDIC. – Ja, BT hört. – Ja, das letzte nochmal. Der Chief geht runter und dann war die Verbindung weg, weil ich die falsche Taste gedrückt habe. – Ja, also mein Chief hier, M. und J. sind beide unten im MKR und wollen mit dem Chief Ingenieur noch die Ruderanlage anschauen. Was da für ein Fehler war. Vielleicht kriegen sie ihn irgendwie doch noch behoben. – Ja, okay, alles klar. Weiß ich Bescheid. Die BUGSIER 9, BUGSIER 10 und die JADE sind unterwegs zu uns. Und meine Frage, habt Ihr noch ein Handy mit da drüben an Bord, von Euch einer? – Ja, ich hab meins dabei. Ja. ---- Kannst Du mir dann die Nummer mal geben? – Ja, mach ich. Das ist die XXXX. – Alles Roger, weiß ich Bescheid. Habt Ihr auch die Nummer vom HK da, dass Ihr direkt mit dem HK telefonieren könnt? – Ja, E. gab mir die Nummer vom OSC. – Ja, OSC bin ich ja jetzt im Moment. Die <i>(Nummer vom HK)</i> muss mit 030 beginnen - ??? Störgeräusche ??? – Verstehe, alles klar, Moment, muss ich mal eben holen, dann gebe ich Euch die Nummer.
18:41	Das BT für die NORDIC nochmal. – Ja, hört. – Hast Du was zu schreiben? -- Ja, warte eben. – Ja, sag an! – HK 030 XXXXXXXX. – Okay, ich wiederhole: 030 XXXXXXXX. – Korrekt! – Alles klar. ---- Kannst Du mich vorher irgendwie anfunken, bevor Du anrufst. Weil ich ???? --- Wie, ich soll Euch ankündigen beim HK? - Störgeräusch – Ja, ist mir egal, wenn Du sagst, das ist in Ordnung, dann würde ich dem K. (= <i>Leiter des Einsatzstabes beim HK</i>) die Nummer geben, dass die sich direkt mit Euch in Verbindung setzen können. Dann läuft das nicht über zehn Ecken. – Ja, alles klar. Mach das so, gib rüber und dann sollen sie sich melden. – Okay, alles klar, dann weiß ich jetzt Bescheid. Okay. Bis dann erstmal.
18:41	<i>(18:41 bis 18:42 Gespräch innerhalb des BT auf der Brücke über die Rudermaschine; Feststellung, dass die Rudermaschine läuft, es werden Vermutungen zu den diesbezüglichen Funktionsstörungen geäußert. Weitere Einzelheiten sind akustisch nicht zu verstehen.)</i>
18:43	Pass auf, Du kannst der NORDIC sagen, die Rudermaschine läuft, Maschine an sich läuft, das Ruder ist fest, das heißt, wir liegen mit dem Ruder im Dreck und er kriegt es nicht bewegt, oder was noch eine Möglichkeit wäre, da schiebt sich ja eine Stange hin und her und dass die sich fest verhakt hat irgendwie, ... jedenfalls, dass wir das nicht reparieren können, das kannst Du der NORDIC erstmal sagen. Also die Rudermaschine läuft. Wir versuchen, wenn sie sie raus ziehen – Arbeitskanal 10, ja? (= <i>Internes Gespräch des BT bzgl. Rudermaschine. Weitere Details der Unterhaltung nicht zu verstehen. Es wird aber wohl die Vermutung/Hoffnung geäußert, dass das Ruder wieder in Gang gesetzt werden kann (bzw. die Blockade des Ruderblattes möglicherweise gelöst wird), wenn die GA vom Grund gezogen wird.</i>)
18:45	Die NORDIC nochmal für das BT ---- BT für die NORDIC. - Ja also sie sind gerade wieder hoch und die Rudermaschine, der Motor an sich, die Pumpe läuft, bloß das Ruder lässt sich nicht bewegen. Entweder es liegt hinten im Dreck oder es ist irgendwas mechanisches, Gestänge hin. Aber das kriegst Du ja so hier nicht hin. – Ihr bekommt es nicht hin. Ja, alles klar. Haben wir mit. – Also wenn wir den runter hier ziehen hier vom Dreck, dann würden wir nochmal hinten probieren. Das Ruder dann. Es liegt jetzt hart Steuerbord. Dann würden wir versuchen, das Ding auf Mittschiffs zu legen. – Steht Hart Steuerbord. Wenn Sie frei sind, dann werden Sie es nochmal probieren. Haben wir mit. – Alles klar.
18:48	Achso, M., hat er Dir, hat er was gesagt, mit Schweröl und Gasöl gesagt, wieviel er hat und wo? – Nein. Brauchst Du das? – Ja, das wollen die wissen. – Das muss der Kapitän doch wissen. – Can you call the chief engineer again for gas oil and lube oil? - ??? – How much and which position (= <i>Internes Gespräch BT, anschließend Frage BT an Schiffsführung GA</i>)

	<i>(Anschließend: Gespräche auf der Brücke zwischen BT untereinander und BT mit Schiffsführung, nicht auswertbar, inhaltlich geht es offenbar insbesondere um die Bunkermengen an Bord etc.)</i>
18:48	Die NORDIC, die NORDIC BUGSIER 9 – BUGSIER 9 für die NORDIC – Ja, schönen guten Abend. BUGSIER 9. Fünf Minuten haben wir noch, dann sind wir bei Euch. ---- Ja, könnt Ihr mal bitte wiederholen? --- In fünf Minuten sind wir bei Euch. – In fünf Minuten seid Ihr bei uns. Haben wir verstanden.
18:50	Ja, L. hörst Du auf dem Kanal? – Ja, hier ist er. – Einen wunderschönen guten Abend. J. hier. Ja, L. wir sollen natürlich noch versuchen, da irgendwie anzuspannen da. Kannst Du Dir das mal näher anschauen, wie weit Du da ran kommst? --- Ja also, laut meiner ECDIS liegt er bei 3 Meter 10. Also da komm ich garantiert nicht hin. Sechs Meter hab ich. – Also der hat sieben Meter Tiefgang. Also wenn, dann müsstest Du wohl von seiner Backbordseite dann mehr. Ich würde dann vorschlagen, dass Du Dir das mal ankuckst, wie weit Du da rankommst noch. – Ja, wir können uns ja mal ran tasten da. - Ja. – Hörst die JADE auf dem Kanal schon?
18:53	Das BT nochmal für die NORDIC. ---- <i>Störgeräusch</i> --- Ja, ich wollte nur mal nachfragen, ob mit dem Schweröl und dem Gasöl, habt Ihr das schon gekuckt? – <i>??????</i> (Antwort wg. Störungen nicht zu verstehen.) – Ja, super.
18:53	Also ich hab jetzt hier: Schweröl 18?? Tonnen. --- Ja --- Gasöl 140 Tonnen. ----- Ja. – Sie haben einen Doppelbodentank. Tankboden sozusagen. ----- Ja okay, ein Doppelbodentank. Da ist dann sein Gasöl. Und wo ist das Schweröl? – (<i>Störgeräusche</i>) – Wo ist das Schweröl? - (<i>Störgeräusche</i>) – Okay, also das Schweröl 1850 Tonnen sind im Doppelbodencentertank. – Ja. – Okay, und das Gasöl?
18:55	F. – F. kannst Du gleich nochmal fragen, wie groß die Tagestanks sind? --- Ja, mach ich. – Super.
18:58	NORDIC BT ----- NORDIC hört. – Ja, Position vom Schweröl. Ist im Zentrum des Tanks. Mittschiffslinie. Da ist im Doppelboden unten drin der Tank und erstreckt sich von Ladeluke 3 bis 7. – Ladeluke 3 bis 7. – Und Gasöl ist hinter Ladeluke 7 backbord und steuerbord verteilt. – Okay, hinter Ladeluke 7 an backbord und steuerbord. – Genau. Und die Größe des Tagestanks erfahre ich gleich noch. – Ja, super. Alles klar. Danke! ----- Das BT nochmal für die NORDIC – <i>Störgeräusche</i> – Okay, zu Eurer Information. Die BUGSIER 9 nähert sich Eurer Position mal an und will mal schauen, wie dicht die BUGSIER 9 rankommt. Als nächstes probiert es dann mal die JADE. Die hat ein bisschen weniger Tiefgang, wenn sie denn hier vor Ort ist. – Alles klar, kommt dann von Backbordseite sicher hier ran. – Ja, Backbordseite. – Okay. – Könnt Ihr nochmal ein genaues Heading nachfragen? Wie er jetzt liegt da? – <i>Warte, warte, ich kucke. Heading ist one one two.</i> – One one two. – Okay. Danke.
19:05	L für NORDIC. L? – Höre. – Ja, nur für Dich zur Information. Den letzten Anlauf, den wir gemacht haben, bin ich auf vier Kabel rangekommen da. Und ich habe sechs Meter Tiefgang. – Das ist ja ganz schön weit. – Ja, ja, aber wie gesagt, ich bin ja nun schwerer und er stampft natürlich noch mehr. Vielleicht hast Du eine bessere Chance. Aber Du sollst aber auf keinen Fall ein Risiko eingehen. Aber das weißt Du ja selber. – Ja, genau. Ich setze mich daneben und Du musst mich dann auch noch holen. – Ja, genau. ---- Hörst die JADE schon auf dem Kanal?
19:07	NORDIC einmal für die JADE. 10 ----- Schlepper JADE für die NORDIC auf 1-0. – Ja, die JADE hört auf 10. ---- NORDIC JADE. --- Ja, schönen guten Abend. Hier ist die NORDIC. Wie lange haben Sie ungefähr noch bis zu unserer Position? ----- Ja, wir sind jetzt hier gleich an der 3 Alpha, ich meine in der nächsten halben Stunde. Ja, 2,5 Stunden brauchen wir bestimmt noch. ----- Okay, das haben wir soweit mit. Okay. Bis dann! Wir bleiben auf Kanal 1-0. Und ihr sagt in 2,5 Stunden, ja? – Ja, Wetter ist nicht gut. Wir versuchen das. Und dann kommen wir dichter ran. Ich melde mich gleich nochmal. --- Alles klar. Haben wir mit. Kanal 1-0. Danke. – Ja. – Ja, L. nochmal für die NORDIC. – Ja, höre. – Ja also zu Deiner Information. Als wir vier Kabel ran waren an den Havaristen, da war der auch noch deutlich vor der 5-Meter-Linie. Der liegt ja jetzt ein kleines bisschen südlicher. – Das meine ich nämlich auch. Der liegt ganz schön weit schon. Ich hab mal gekuckt, da bei 3 Meter 10 oder was steht da in der Karte. --- Ja. Aber wir haben Hochwasser. – Wie schön. - Ja, alles klar. Probiere mal, kuck mal und dann weißt Du Bescheid. – Ja, ich probier's mal, ich kuck mal. ----- NORDIC für das BT. – NORDIC hört für das BT. – Ja, jetzt hab ich Kapazitäten von den ganzen Tanks hier. ---- Ja. – Willst Du die alle nochmal haben? Die ganzen, was reingehen würde und so? – Nein, also eigentlich, ich hab ja die Tanks. Vielleicht die beiden Tanks wo das Gasöl drin ist. Das wäre ja vielleicht nochmal interessant wie groß die sind. Und ansonsten brauche ich nur die Größe vom Tagestank. – Ja, also die vom Gasöl, die Tagestanks, da hat jeder Tank 122 Kubik, fasst der. Und sitzt hinter Ladeluke 7, also unter der Brücke sozusagen, im Maschinenraum gleich. Einer Backbord, einer Steuerbord. – Okay, also jeweils 122 Kubik, einer Backbord, einer Steuerbord. Also die sind jeweils so teil-/halb gefüllt. Ja? – Genau. Ja, würde ich auch sagen. – Gut alles klar. Den Zettel kannst Du mal behalten und ich gebe das jetzt erstmal ans HK so weiter. Und wenn die mehr Informationen haben, dann komm ich nochmal durch. – Und hat der Schlepper schon getestet. Wo Du gerade mit ihm geklärt hast, fahr mal hin. – Ja, er fährt nochmal. Er kommt jetzt langsam ran, aber Ihr liegt schon ganz schön weit im Süden. – Ja, deswegen. Das Hochwasser kommt ja noch, Mitternacht, ja? – Na nach meiner Information ist Hochwasser jetzt gerade. --- Ach so. Jetzt. Alles klar. - Ja.
19:22	GBT HM ----- HM GBT hört. Moin. – Ja, schönen guten Abend. Wir sind gerade Helgoland ausgelaufen und auf dem Wege zu dem Havaristen bei Langeoog und ja – sind jetzt unterwegs. – Ja, die HM GBT. Hab ich mit. Wieviel Leute sind bei Ihnen an Bord? – Wir sind sechs Personen. – Okay sechs Personen,

	Helgoland Richtung KVZ. Wurden Sie angefordert vom HK? Wenn ich fragen darf? – Ja, wir wurden vom HK angefordert. Das Schiff soll wohl evakuiert werden, wenn es seegangsmäßig möglich ist. – Ja, danke für die Info. Gute Wache! – Ja.
19:32	NORDIC BT ----- NORDIC hört für das BT – Ja Moin, BT hier nochmal. Wir haben gerade mit Herrn K. (= HK) gesprochen. Der Plan war ja, dass wir die Crew evakuieren. Und uns auch runter. Dass wir dann bei Euch sind. --- Richtig, so war unsere letzte Information. – Genau. Also der Kapitän hat gesagt, die Crew bleibt auch hier. Die peilen die ganze Nacht jetzt durch die Tanks, ob irgendwelche Risse oder wie auch immer irgendwas passiert. Und wir würden auch hier bleiben an Bord. Weil, der Überstieg zu Euch, das wird ein bisschen zu gefährlich. Hier mag es noch gehen. Aber bei Euch dann nicht mehr. – Das haben wir uns auch schon so gedacht. Wir hätten jetzt erstmal gekuckt, bis die MARWEDE hier gewesen wäre und hätten uns das mal angeschaut und hätten dann gesagt, das ist uns auch ein bisschen zu gefährlich. Aber wenn Ihr das jetzt so mit Herrn K. besprochen habt, dann nehme ich das erstmal so zur Kenntnis. – Genau, also wir haben uns entschieden, dass wir hier bleiben. Wir suchen uns hier eine Ecke. Er sagt es dem Crew-Vessel oder wie auch immer, der kommen sollte. – Ja, das wäre die HM gewesen der Seenotrettungskreuzer. – Aha, alles klar. – Ja, weißt Du schon, wann es morgen früh weiter gehen soll? Oder? – Nein, wir haben noch keine Information. Wir warten jetzt erstmal noch auf die JADE, bis die JADE hier ist. Die sollte so gegen 21 Uhr meines Wissens nach hier sein. Die hat ein bisschen weniger Tiefgang. Ich weiß nicht, ob die bis zu Euch rankommen kann. Was ich allerdings auch nicht glaube. Und dann müssen wir kucken. Ich denke mal, mit Sonnenaufgang. – Ja, denke ich auch mal. Ist glaube ich die beste Lösung, wenn wir hier ein bisschen Licht haben und dann auch mal was sehen, als hier im Dunkeln rumzuschustern. – Ja alles klar, gut, wir bleiben erstmal standby auf diesem Kanal. Wenn Ihr was irgendwas habt, dann kommt Ihr rüber oder halt kurz am Handy. Unsere Nummer habt ihr ja. Ja? – Genau, machen wir so. Dann bis später. Ja? – Ja, bis später. Alles klar. Danke. Tschüss.
19:34	GBT Schlepper JADE Moin. – Ja, war das die JADE? Guten Abend. – Ja, einmal Schlepper JADE wir gehen an der 3 Alpha hier vorbei. Gehen einmal rüber zur JADE, dann zu dem Havaristen. Wir sind sechs Mann an Bord; 5,70 Tiefgang. – Sechs Mann an Bord und wieviel Tiefgang bitte? – 5 Meter 70 – 5 Meter 70 hab ich mit. Danke schön. Dann noch gute Wache. – Ja, wünsch ich auch.
19:35	GBT HERMANN MARWEDE – HM GBT hört. – Ja, wir haben gerade vom HK erfahren, dass für das Abbergen das zu unruhig ist vor Ort. Wir drehen erstmal wieder um und fahren zurück nach Helgoland. – HM haben wir mit. Danke schön für die Info. Dann kommt gut nach Hause. - Ja.
19:36	Die JADE noch einmal von GBT ---- Ja, die JADE hört. – Ja, wann treffen Sie ungefähr ein beim Havaristen? – Ich denk mal 21 Hundert wenn alles klappt. – 21 Hundert. Danke. – Bitte.
19:38	J, hörst Du hier für die 9? ----- Ja NORDIC hört für die 9. – Ja, also mein Echolot zeigt hier nur noch Striche an. Also das macht es unmöglich. Ich kann keine Tiefen mehr sehen. – Okay L., das haben wir soweit mit. Wie weit bist Du noch weg? ----- Eine Meile sind wir ungefähr noch weg. – Eine Meile. Okay. ---- Ja gut L. Erstmal zu Deiner Information. Die Crew und auch das BT verbleiben heute Nacht auf dem Havaristen. Wir haben jetzt noch keine genaue Information, wie es weitergeht. Wir warten jetzt erstmal auf die JADE. Aber auch die JADE wird ja bei dem Seegang wahrscheinlich auch nicht dichter ran kommen, als wir. – Alles klar. Jetzt hab ich wieder ein bisschen Anzeige. Ich kucke mal noch weiter. Sobald die weg geht, dann fahr ich hier raus. – Ja, geh kein Risiko ein. Wir kucken dann morgen, wie es weiter geht. – Ja, ist gut.
19:40	GBT die HM nochmal. – Ja, HM GBT hört. – Ja, das HK hat sich das anders überlegt. Wir sollen jetzt doch dahin fahren. – Ein Hin und Her. Ja, ich danke Ihnen HM für die Information, ich wünsche Ihnen immer noch eine gute Wache. – Alles klar, ebenfalls. Tschüss erstmal. – Ja, mal kucken.
19:41	Also ich breche ab. Ich habe hier keine Anzeige mehr. – Ja okay. Du hast keine Anzeige mehr. Alles klar L. ----- MELLUM für die NORDIC ----- Ja NORDIC. Die MELLUM hört. – Ja Moin, hier nochmal die NORDIC. Vielleicht eine kleine Zusammenfassung, aber ihr habt ja soweit alles mitgehört. Oder? – Ja, können wir vielleicht eben nochmal kurz durchsprechen. – Ja, alles klar. Also die Info von Herrn K. (= HK) war ja folgende. Dass die HM aus Helgoland auslaufen soll, hierher kommen soll um die Crew und das BT von Bord zu holen. Nach Information vom BT hat sich dieser Plan erstmal zerschlagen. Die Crew und auch das BT verbleiben an Bord. Im Zulauf sind jetzt neben der BUGSIER 9 noch der Schlepper JADE und die BUGSIER 10. Die JADE hat wohl etwas weniger Tiefgang. Die beiden anderen Schlepper, die BUGSIER 9 und die BUGSIER 10 liegen auch so bei 6 Meter, 6 Meter 10 Tiefgang. Und die BUGSIER 9 hat gerade jetzt sogar nochmal versucht, ranzufahren, kommt auch nicht dichter als eine knappe Meile an den Havaristen ran. – Ja, das habe ich alles soweit mit. Crew / BT bleibt über Nacht an Bord. Die anderen beiden Schlepper sind im Zulauf. Ja, habe ich schon gehört. Die sind unterwegs. Und dann wollt Ihr den nächsten Versuch morgen früh starten, was? – Also ich gehe mal davon aus, dass wir das mit Sonnenaufgang nochmal probieren. – Ja NORDIC, hab ich alles mit. Danke dafür. Und dann weiterhin auf 10 standby. Ja? – Standby auf 10. ---- Ja da hört die JADE auch. Klar und deutlich zu verstehen. ---- Ja, Moin die JADE für die NORDIC auf 10. – Ja, das haben wir klar und deutlich mit. Ja. Bis später. – Ja, bis später. Meldet Euch ungefähr so eine halbe Stunde bevor Ihr da seid nochmal bei uns. Ja? – So machen wir es.- Danke! – Ja, Tschüss!

Az.: 408/17

20:28	Die NORDIC nochmal für die JADE. Moin. ---- Die JADE für NORDIC – Ja, Moin, wir sind jetzt auf Position. Ich denk mal in 10 Minuten. – Ja, alles klar. Ihr möchtet bitte nochmal ausloten, wie weit Ihr da ran kommt. Bitte. – Also bei dem Wetter heute Abend noch mal loten ob wir da ran kommen. Okay.
20:50	NORDIC NORDIC von SNKR HM
20:50	MARWEDE BUGSIER 9 --- Hier ist HM, ich hatte die NORDIC gerufen. – Ja, wir arbeiten hier auf 10. – Okay.
20:51	NORDIC NORDIC von SNKR HM ----- HM NORDIC – Ja, schönen guten Abend. Wir sind jetzt vor Ort, Höhe der MELLUM. Wir hätten gerne mal gewusst, was jetzt genau unser Auftrag sein soll bzw. wie der weitere Werdegang sein soll. ----- Ja, einen Moment mal bitte.
20:52	NORDIC JADE ----- NORDIC JADE ----- JADE NORDIC hört. – Ja, wir sind jetzt auf eine Meile ran beim Havaristen. Und die Anzeige Echolot zeigt nichts mehr an. Zuviel aufgewühlt. Das Risiko ist einfach zu hoch bei dem Wetter. ----- Ja JADE, das ist verstanden. Dann kommt wieder zurück und haltet Euch standby. – Ja, wir können ja keine Anzeige sehen. Dann fahr ich da nicht rein. Also müssen wir abwarten. --- Abwarten. Genau. ---- HM NORDIC – HM hört. – Ja, für Euch das gleiche. Bleibt dann erstmal standby. – Ja, das ist verstanden.
20:59	NORDIC MELLUM ----- MELLUM NORDIC hört. – Ja, guten Abend nochmal. Sie hatten glaube ich schon mit dem HK telefoniert. Wir sollen ab jetzt wohl den OSC hier machen. Und Sie und BUGSIER 9 und die JADE könnten dann erstmal über Nacht sich auf die Jade verholen. So wurde mir gesagt. – Ja, genau. Der Kapitän (der NORDIC) ist momentan noch telefonisch im Gespräch. Aber das wissen wir auch schon. Und wir halten uns standby ja. – Ja, und morgen früh um 9 soll es dann wohl weitergehen. – Um 9 Uhr geht es weiter. Verstanden. – Okay. Wissen die anderen beiden Schlepper das auch schon, die 9 und JADE? --- Ja, das hat die JADE mit. Verstanden. Morgen früh um 9 Uhr geht es weiter. Standby. Okay. ----- Ja, die BUGSIER 9 hat das auch mit. Standby. Morgen früh um 9 geht es weiter. – Ja, prima, alles klar dann gute Nacht. – Ja, gute Nacht. --- HM MELLUM --- HM hört. – Ja, schönen guten Abend. Sie haben sicher auch mitgehört. MELLUM soll ab jetzt hier den OSC machen. Und Sie und wir bleiben auf jeden Fall über Nacht beim Havaristen in der Nähe, falls da die Lage sich verändern sollte. – Ja, das ist verstanden.
21:01	NORDIC für das BT ----- Das BT NORDIC hört. – Ja, hab ich das richtig mitbekommen, dass morgen früh um 9 es weitergeht? Ja? --- Ja, das ist korrekt. Die Leitung hat jetzt die MELLUM. MELLUM ist jetzt OSC. – Aha okay. Gut dann wissen wir erstmal Bescheid, dass es denn um 9 richtig losgeht. – Ja BT MELLUM ----- Ja. – Ja, schönen guten Abend. Ja, wir sollen ab jetzt den OSC machen. Und für Sie zur Information. Die HM, der Rettungskreuzer, und die MELLUM sind über Nacht hier auf jeden Fall in der Nähe standby. Wenn irgendwas sein sollte, sich lagemäßig was verändern sollte, dann bitte die MELLUM informieren. – Alles klar, Meldungen gehen dann an die MELLUM als OSC, und ja, die waren jetzt noch mal peilen, die Tanks und so, also sieht alles gut aus. Bis jetzt. – Ja, prima. Sind da schon irgendwelche Maßnahmen getroffen worden, damit der Havarist da mit dem Nachthochwasser da nicht weiter aufläuft? – Ja also wir können großartig nichts mehr machen. Ballastwasser ist drin und wir hoffen eigentlich, dass wir hier liegen bleiben. – Ja, alles klar, dann erstmal gute Wache und frohes Schaffen noch und gutes Gelingen. – Alles klar, dann bis morgen früh. Ja. – Ja, bis morgen. Um neun müssen wir sehen wie es dann weiter geht.
21:05	L. hörst Du nochmal eben auf dem Kanal. BUGSIER 9 für NORDIC. – Ja, ich höre. – J. rufe ich noch eben an. Dem sage ich noch Bescheid. Der soll sich offensichtlich dann weiter drum kümmern. – Alles klar, dann bleiben wir hier auf standby erstmal. – Ja, alles klar. Morgen geht es dann weiter. – Gute Wache! – Ja, gleichfalls.
21:19	BUGSIER 9 BUGSIER 9 OSC MELLUM – Ja, BUGSIER 9 hört. – Ja, ich hab hier eine Info vom HK. Sie sind jetzt vom Einsatz entlassen um 21 Uhr. Morgen früh um 9 Uhr geht es weiter. – Sind jetzt entlassen und morgen früh um 9 geht es dann weiter. Ja. – Ja, wenn Sie wollen, weiß ich nicht, fahren Sie zur Jade? ---- Da sieht es ja auch nicht viel besser aus als hier. – Okay, Ihre Entscheidung. Danke! Gute Wache und frohes Schaffen! – Ja, danke. Gleichfalls. – Die JADE JADE OSC MELLUM – Die Jade hört. Schönen guten Abend. – Ja, einen wunderschönen guten Abend. Das gleiche für Euch auch. Vom HK um 21 Uhr vom Einsatz entlassen und morgen früh um 9 Uhr geht es weiter. – Ja, haben wir soweit mit. Wir bleiben auf Location. Absprache mit Reederei. Ich denke mal Schlepper kommt noch mit dazu. Aber wir bleiben erstmal hier und dann wünsche ich gute Wache bis morgen früh. – Ja, auch so. Gute Wache. Angenehmes Schaukeln. Bis denn dann! – Ja, vielen Dank! ----- MELLUM MELLUM SNRK HM – HM OSC MELLUM hört. – Ja, hallo in Absprache gerade telefonisch mit unserem MRCC. Wir fahren zurück nach Helgoland. Und bleiben dann in Helgoland erstmal vor Ort. Wenn es morgen, wenn das hier weiter geht, irgendwas für uns zu tun gibt, dann kann es wohl sein, dass wir wieder angefordert werden. Aber ansonsten fahren wir jetzt erstmal zurück nach Helgoland. – Ja, das haben wir verstanden. Dann wünsche ich Euch eine gute Überfahrt. – Ja, schönen Dank. Ihnen eine gute Wache und toi toi toi. – Ja bis denn dann!
21:21	GBT HM – Ja die HM GBT. Moin. – Ja, moin, wir sind jetzt hier vor Ort, sind aber gerade wieder entlassen worden. Das geht erst morgen früh um 9 wieder weiter. Wir fahren wieder zurück nach Helgoland. – HM hier ist GBT. ja ich hab es verstanden. Sie sollen zurück nach Helgoland. Es geht morgen um 9 Uhr weiter. Obwohl irgendwann um 6:55 Uhr Hochwasser ist. Okay. Alles klar, hab ich verstanden. Danke schön. Ich wünsche Ihnen eine gute Wache. – Ja, danke, ebenfalls.

3.3.6 Anforderung eines Assistenzschleppers durch die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM

Aus der Funkkommunikation, dem Ereignistagebuch des HK, dem Lage- und Ablaufprotokoll der Vkz German Bight und den von der Agentur PWL Port Services GmbH & Co.KG zur Verfügung gestellten Informationen ergibt sich, dass die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM vermutlich bereits relativ kurze Zeit nach dem Beginn des Driftens telefonisch Kontakt zu der Klarierungsagentur PWL Port Services GmbH & Co.KG (Niederlassung Hamburg) aufgenommen und darum gebeten hatte, einen Assistenzschlepper für den Havaristen zu organisieren.⁴⁶ Die Agentur hatte das Schiff während des vorangegangenen Aufenthaltes im Hafen Hamburg betreut. Da die diesbezügliche Vertragsbeziehung mit dem Auslaufen des Schiffes beendet gewesen war, sah die Agentur keine unmittelbare Veranlassung, für die GLORY AMSTERDAM tätig zu werden, sondern erbat insoweit eine schriftliche Auftragsbestätigung vom Kapitän des Havaristen.

Der Mitarbeiter der Agentur (nachfolgend kurz „Agent“), der den Anruf entgegengenommen hatte, informierte laut dem Ereignistagebuch des HK gegen **06:21 Uhr** vorsorglich das HK über den Anruf der GLORY AMSTERDAM. Im Ereignistagebuch des HK wurde im Hinblick auf den eingehenden Anruf des Agenten Folgendes vermerkt:

„Herr X. ist der Agent, hat aber aktuell keinen Arbeitsauftrag für das MS GLORY AMSTERDAM“, das MS GLORY AMSTERDAM hat sich in einem „komischen Telefonat“ bei ihm gemeldet und berichtet, dass es auf der Tiefwasserreedee liegt und aufgrund der aktuellen Wetterlage den Anker nicht aus dem Grund bekommt, Ziel derzeit „for order“, in Rücksprache mit dem MLZ⁴⁷ wird Herr X. den Fall telefonisch noch bei der Vkz German Bight zur Kenntnis geben.“

Unmittelbar vor diesem Telefonat des Agenten mit dem HK hatte der Kapitän des Havaristen um **06:18 Uhr** die Vkz über UKW darüber informiert, dass er mit seinem Agenten („*my agent*“) gesprochen und um die Entsendung eines Assistenzschleppers gebeten habe. Die Nachfrage der Vkz, ob dementsprechend ein Schlepper zum Havaristen unterwegs sei, beantwortete der Kapitän der GLORY AMSTERDAM nicht, sondern teilte stattdessen mit, dass er seinen Agenten nochmals kontaktieren wolle.

Um **06:27 Uhr** rief die Vkz den Havaristen und teilte diesem mit, dass sie zwischenzeitlich mit dem Agenten gesprochen habe. Die Vkz informierte den Kapitän darüber, dass die Agentur formal nicht mehr für das Schiff zuständig sei. Für ein erneutes Tätigwerden der Agentur und deren Vermittlung eines Schleppers sei es daher erforderlich, dass der Kapitän die Agentur schriftlich beauftragt und gleichzeitig im Hinblick auf die gewünschte Bestellung eines Assistenzschleppers die Übernahme der Kosten durch die Reederei des Schiffes bestätigt.

⁴⁶ Anm.: Der genaue Zeitpunkt des Anrufes konnte nicht mehr ermittelt werden. Der Anruf muss aber vor 06:18 Uhr erfolgt sein, da der Kapitän der GLORY AMSTERDAM um diese Uhrzeit in einem Funkgespräch mit der Vkz den fraglichen Kontakt erwähnte.

⁴⁷ MLZ = Maritimes Lagezentrum = Einrichtung innerhalb des HK.

Um **06:50 Uhr** sendete der Kapitän der GLORY AMSTERDAM eine E-Mail mit folgendem Inhalt an den Agenten:

“Good morning

We encountered the hurricane today. I am dragging at Hamburg DW anchorage. I need one tug boat assistance to avoid emergency danger. Please kindly arrange the tug boat for us ASAP.

Thanks/b. Rgds,

X. X.

Master of MV GLORY AMSTERDAM“

Aus den der BSU vorliegenden Quellen ergibt sich, dass der Agent im Hinblick auf die Vermittlung eines Assistenzschleppers mit dem in Wilhelmshaven ansässigen Tochterunternehmen der Agentur, der NEPTUN Schifffahrts-Agentur GmbH Kontakt aufnahm. Ein Schlepper konnte jedoch von dieser Agentur mangels Verfügbarkeit eines geeigneten Fahrzeugs nicht organisiert werden.

Ob bzw. inwieweit dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM im Verlauf des Tages tatsächlich bewusst war, dass seine Anforderung eines Schleppers erfolglos geblieben war, ist höchst zweifelhaft.

Einerseits war er offenbar über die Nichtverfügbarkeit eines Schleppers von dem Agenten telefonisch unterrichtet worden. (Dies ergibt sich aus einem Funkgespräch zwischen dem Kapitän und der Vkz um **15:37 Uhr**. In dem fraglichen Gespräch wies die Vkz den Havaristen darauf hin, dass es sich bei der NORDIC, die zur GLORY AMSTERDAM zu diesem Zeitpunkt eine Schleppverbindung hergestellt hatte, um einen Notschlepper handelt. Der Havarist wurde angewiesen, für die erforderliche Assistenz über seine Agentur drei Schlepper anzufordern. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM reagierte hierauf mit dem ausdrücklichen Hinweis, dass er am Morgen bei seinem Agenten bzgl. eines Schleppers angefragt und dieser ihm gesagt habe, dass kein Schlepper für ihn verfügbar sei.)

Andererseits wird aus dem Funkkontakt zwischen der GLORY AMSTERDAM und der Vkz um **16:12 Uhr** deutlich, dass der Kapitän des Havaristen die oben erwähnte Anweisung der Vkz, drei Schlepper zu ordern, vermutlich nicht richtig interpretiert hatte. Er ging offenbar um diese Uhrzeit trotz diverser vorangegangener Funkkontakte zur NORDIC und zur Vkz, in denen die beiden letztgenannten Akteure den Kapitän mehrfach über den begrenzten Auftrag der NORDIC (= Notschleppen) informiert hatten, noch immer davon aus, dass mit der NORDIC bereits ein Assistenzschlepper vor Ort ist. Dies ergibt sich aus seiner Frage an die Vkz, wann die beiden anderen Schlepper kommen.

Auch aus dem Gespräch des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM mit dem Boarding Team um **16:37 Uhr**, in dem er das Team darüber informierte, dass ein Schlepper schnell gekommen ist und nun zwei weitere Schlepper über die Agentur organisiert worden sind, kann geschlossen werden, dass der Kapitän nach wie vor der Auffassung war, die NORDIC sei der von ihm am frühen Morgen geordnete Assistenzschlepper.

Einen letzten Beleg dafür, dass der Kapitän der GLORY AMSTERDAM dieser Annahme war, liefert die von ihm um **17:56 Uhr** an die Agentur gesandte E-Mail in der es wörtlich heißt:

*“Dear Mr. X.
Good afternoon
We need two harbour tugs assistance to avoid emergency danger. Please kindly arrange the harbour tugs for us ASAP.
Thanks/b. Rgds,
X. X.
Master of MV GLORY AMSTERDAM“*

Die deutlichsten Anhaltspunkte dafür, dass der Kapitän der GLORY AMSTERDAM die NORDIC für den von ihm am frühen Morgen geordneten Assistenzschlepper hielt, ergeben sich jedoch aus Funkgesprächen zwischen den beiden Fahrzeugen um **08:12 Uhr** und **08:57 Uhr**. In dem Kontakt um **08:12 Uhr** rief der Kapitän der GLORY AMSTERDAM den zu diesem Zeitpunkt vor Ort eintreffenden Schlepper zum ersten Mal an und fragte: *„Are you assisting to us for tugging?“*. Der Kapitän der NORDIC versuchte anschließend, der GLORY AMSTERDAM zu erklären, dass der Schlepper ausschließlich als Notschlepper vor Ort sei. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM war aber offenbar nicht in der Lage, diesen besonderen und limitierten Auftrag der NORDIC tatsächlich und rechtlich richtig einzuordnen. Dies ergibt sich daraus, dass er in dem Gespräch unbeirrt auf dem Wunsch beharrte, die NORDIC solle der GLORY AMSTERDAM sofort assistieren (*„I want you pushing on our starboard quarter and let me heading against the weather.“*). Den entsprechenden Wunsch wiederholte der Kapitän des Havaristen inhaltsgleich um **08:57 Uhr**, diesmal sogar verbunden mit dem ausdrücklichen Angebot an die NORDIC, an diese eine Leine zu übergeben (*„Okay Sir. I give you stern line. Okay?“*).

Die BSU hat in dem von der Agentur übermittelten Kommunikationsverlauf möglicherweise den entscheidenden Hinweis dafür gefunden, warum der Kapitän der GLORY AMSTERDAM trotz aller gegenteiligen Erklärungsversuche der NORDIC und der Vzk der Überzeugung war, dass es sich bei der NORDIC gleichwohl um den von ihm angeforderte Assistenzschlepper handeln würde.

Die Erklärung für dieses grundlegende, die Ereignisse des Unfalltages prägende Missverständnis resultierte, abgesehen von den offensichtlich großen Schwierigkeiten des Kapitäns des Havaristen, die Begründung für die Anwesenheit der NORDIC sprachlich und rechtlich zu verstehen, höchstwahrscheinlich insbesondere aus der objektiv falschen aber subjektiv nachvollziehbaren Interpretation einer um **07:22 Uhr** eingehenden, nachfolgend zitierten E-Mail des Agenten. In dieser wurde dem Kapitän des Havaristen ohne weitere Erläuterungen lediglich mitgeteilt, dass ein Schlepper mit dem Namen NORDIC unterwegs zum Havaristen sei.

*„To: Master MV „Glory Amsterdam “
Cc: Erasmus Shipinvest, Athens – X. X.
Cc: Glory Ships, Singapore – X. X.
Fm: PWL Port Services, Hamburg – X. X.
Good morning,*

Kindly note 1 tug boat "Nordic" is now on the way to your vessel and will be arrive in abt. 1 hour.

mit freundlichen Grüßen/ kind regards

i. A. X. X.

Agency Dept."

3.3.7 Einsatz der Assistenzschlepper BUGSIER 9, BUGSIER 10 und JADE

Aus den von der BSU ausgewerteten Quellen ergibt sich, dass sich am Unfalltag im Verlauf des Nachmittags die Schlepper BUGSIER 9 (aus Wilhelmshaven kommend; Pfahlzug⁴⁸ 85 Tonnen; Tiefgang 6,11 Meter), BUGSIER 10 (aus Hamburg kommend; Pfahlzug 86 Tonnen; Tiefgang 6,11 Meter) und JADE (aus Bremen kommend; Pfahlzug 75 Tonnen; Tiefgang max. 5,87 Meter) auf den Weg zum Havaristen begeben hatten. Die Reedereien dieser Schlepper (Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH & Co. KG Hamburg bzw. URAG Unterweser Reederei GmbH Bremen) hatten von der Hilfsbedürftigkeit der GLORY AMSTERDAM Kenntnis erlangt, vorsorglich die drei oben genannten Fahrzeuge zum Havaristen entsandt und sich mit dem HK auf die Vergütungsmodalitäten verständigt. Der ursprüngliche Plan bestand darin, die zum Zeitpunkt des Eintreffens der drei Schlepper mutmaßlich im Schlepp der NORDIC befindliche GLORY AMSTERDAM von dem Notschlepper zu übernehmen und in einen noch festzulegenden Hafen zu schleppen.

Zum Zeitpunkt des Auslaufens der drei Schlepper waren keine diesbezüglichen vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Schlepperreedereien und dem Havaristen getroffen worden. Letzterer wurde allerdings per Verfügung der Vkz um **15:37 Uhr**, also noch während die Notschleppverbindung zur NORDIC existierte, angewiesen, drei Assistenzschlepper mit einem Pfahlzug von jeweils 80 Tonnen zu beauftragen. Gleichzeitig wurde die GLORY AMSTERDAM darüber informiert, dass bereits Schlepper (unbestimmte Mehrzahl) auf dem Weg seien und am späten Nachmittag bzw. am Abend vor Ort eintreffen. Die Vkz wies den Havaristen darauf hin, dass er verpflichtet sei, die Schlepper zu beauftragen. Sollte er dies nicht tun, würde die Beauftragung auf seine Kosten durch die Vkz erfolgen. Die Vkz forderte den Kapitän der GLORY AMSTERDAM auf, die Einzelheiten mit seiner Agentur zu klären und wies abschließend noch darauf hin, dass ein Schlepper (Einzahl!) mit dem Namen BUGSIER 9 bereits auf dem Weg sei.

Die drei Schlepper setzten ihre Fahrt in Richtung GLORY AMSTERDAM auch nach deren Strandung fort. Die Motivation hierfür ergab sich einerseits aus der Hoffnung, eine längerfristige Strandung des Havaristen mit vereinten Kräften doch noch verhindern zu können. Hinzu kam das wirtschaftliche Interesse, im Auftrag des HK oder des Havaristen jedenfalls im weiteren Rahmen der Krisenbewältigung zum Einsatz zu kommen.

Die BUGSIER 9 erreichte gegen **18:50 Uhr** den Havaristen und versuchte, sich diesem anzunähern. Sie musste die entsprechenden Bemühungen auf Grund ihres

⁴⁸ Pfahlzug = maximale Zugkraft eines Schleppers = Masse, die theoretisch von der Zugkraft des Fahrzeugs gegen die Erdbeschleunigung angehoben werden könnte. Die Masse eines Schiffes, das mit dieser Kraft horizontal gezogen werden kann, ist naturgemäß deutlich höher. Die Schubkraft beim Bugsieren wird meist mit dem Pfahlzug gleichgesetzt. Die effektiv nutzbare Schub- bzw. Zugkraft kann erheblich vom maximalen Pfahlzug abweichen und ist abhängig von Wind, Strömung, Wassertiefe, Seegang und insbesondere der Fahrgeschwindigkeit.

Tiefgangs jedoch um **19:40 Uhr** erfolglos abbrechen. Die JADE, die gegen **21:00 Uhr** vor Ort war, verzichtete auf Grund der Tatsache, dass auch ihr Tiefgang zu groß war, um sich dem Havaristen gefahrlos annähern zu können, auf entsprechende Versuche. Beide Schlepper wurden vom HK um **21:00 Uhr** aus dem Einsatz entlassen und gebeten, am kommenden Vormittag ab **09:00 Uhr** wieder vor Ort zu sein. Die BUGSIER 10, die um **21:00 Uhr** noch nicht beim Havaristen eingetroffen war, war von der NORDIC zwischenzeitlich über den aktuellen Sachstand informiert worden und verzichtete daher auf eine nächtliche Fahrt direkt bis zum Unfallort.

Die drei Schlepper trafen am Vormittag des **30. Oktober** vereinbarungsgemäß wieder beim Havaristen ein. Auf Grund der Tatsache, dass dessen kurzfristige Bergung nicht in Betracht kam, das von der Reederei des Havaristen beauftragte Bergungsunternehmen auf anderweitige Schlepperhilfe zurückgreifen wollte und die aktuelle Situation vor Ort die vorsorgliche weitere Anwesenheit der Schlepper BUGSIER 9, BUGSIER 10 und JADE nicht erforderlich machte, wurden diese vom HK am späten Vormittag endgültig aus dem Einsatz entlassen.

3.3.8 Havariekommando / Notschleppkonzept (Basisinformationen)

3.3.8.1 Vorbemerkungen

Gemäß § 9 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz dient die amtliche Seesicherheitsuntersuchung in Deutschland in Umsetzung europäischer und internationaler Vorgaben der Ermittlung der Umstände von Seeunfällen, der unmittelbaren und mittelbaren Ursachen, durch die es zu ihnen gekommen ist und der Faktoren, die einen Seeunfall begünstigt haben, einschließlich von Schwachstellen des Seesicherheitssystems.

Das die Havarie der GLORY AMSTERDAM betreffende Gesamtgeschehen ist durch die große Besonderheit gekennzeichnet, dass nicht nur die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM unmittelbar nach dem Beginn des Verdriftens das Gefahrenpotenzial der Situation erkannte und mehr als 11 Stunden vor der Strandung Schlepperhilfe anforderte, sondern auch die für das Notfallmanagement an Land zuständigen Stellen sehr frühzeitig ihren Blick auf den Havaristen richteten und versuchten, den Eintritt des drohenden Unfallereignisses (= Strandung) zu verhindern. Die Schlüsselrolle innerhalb der Aktivitäten, das Festkommen des Havaristen zu verhindern, kamen dabei seeseitig dem Notschlepper NORDIC und landseitig der Vlkz und nach Übernahme der Gesamteinsatzleitung dem Havariekommando (HK) in Cuxhaven zu.

Wie bereits erwähnt, ist die NORDIC Teil des Sicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“ und hat im Rahmen des hieraus entwickelten Notschleppkonzeptes die originäre, seeseitig zu erfüllende Aufgabe, durch Herstellen einer Notschleppverbindung das Stranden eines havarierten Schiffes im Bereich der deutschen Küste zu verhindern. Dem HK wurde demgegenüber vom Bund und den Küstenländern die primär landseitig zu erfüllende Aufgabe zugewiesen, bei der Bewältigung so gen. komplexer Schadenslagen ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen aller ihm hierfür zur Verfügung gestellten Einsatzkräfte und -mittel (inklusive der Notschlepper) sicherzustellen.

Im Verlauf des Unfalltages konnte die Strandung der GLORY AMSTERDAM trotz der vielfältigen Bemühungen der NORDIC und des HK nicht verhindert werden. Das Scheitern dieser Bemühungen war somit neben weiteren Faktoren mitursächlich für den Eintritt des endgültigen Unfallereignisses. Die BSU ist aus diesem Grunde gemäß der oben zitierten Rechtsgrundlage verpflichtet, die Aktivitäten des HK, des Notschleppers NORDIC und der in den Noteinsatz eingebundenen Hubschrauberfliegerstaffel Fuhlendorf der Bundespolizei in die Untersuchung des schweren Seeunfalls der GLORY AMSTERDAM miteinzubeziehen.

3.3.8.2 Rechtliche Grundlagen / Befugnisse des HK

3.3.8.2.1 Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos

Im Jahr 2002 unterzeichneten die norddeutschen Küstenländer⁴⁹ und die Bundesrepublik Deutschland (Bund) zur Verbesserung des gemeinsamen Unfallmanagements auf der Nord- und Ostsee die Vereinbarung zur Errichtung des Havariekommandos (nachfolgend kurz „HK-Vereinbarung“). Hintergrund für die Schaffung dieser besonderen Institution war die Erkenntnis, dass die Bewältigung komplexer Schadenslagen ein konzertiertes Zusammenwirken verschiedener Behörden mit unterschiedlichen Aufgaben, Zuständigkeiten und Ressourcen erfordert. Da diese Aufgaben und Zuständigkeiten auf Grund der föderalen Strukturen in Deutschland durch verfassungsrechtliche Vorgaben auf den Bund und die Länder aufgeteilt sind und eine - auch nur temporäre - Übertragung der für eine Krisenbewältigung erforderlichen Befugnisse von den Ländern auf eine Bundesbehörde aus rechtlichen Gründen nicht in Betracht kommt, wurde stattdessen als gemeinsame Einrichtung das Havariekommando gegründet.

Das aus Beschäftigten des Bundes und der Küstenländer gebildete HK besteht in der Alltagsorganisation aus einem Kompetenzzentrum mit dem Maritimen Lagezentrum (MLZ). Daraus erwächst im Einsatzfall der Havariestab (HAST). Das HK bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Menschenrettung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung, sowie zur gefahrenabwehrbezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See. Eine komplexe Schadenslage liegt vor, wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten ist und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist.⁵⁰

⁴⁹ Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

⁵⁰ Vgl. § 1 der Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos.

Nachfolgend werden zum besseren Verständnis der Aufgaben und Arbeitsweise des HK die diesbezüglichen Bestimmungen der HK-Vereinbarung zitiert:

§ 4

Maritimes Lagezentrum

Das Maritime Lagezentrum wird als gemeinsame Einrichtung aus Beschäftigten der Wasserschutzpolizeien der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu gleichen Teilen besetzt. Im 24-Stunden - Dienstbetrieb werden alle Informationen über Umstände, die für die Bekämpfung einer komplexen Schadenslage erheblich sein können, gesammelt, aufbereitet und bewertet, Alarmierungen ausgelöst und Sofortmaßnahmen eingeleitet. Das Maritime Lagezentrum ist die nationale und internationale Meldestelle für Unfälle auf See und maritime Unfallbekämpfung. Ihm können weitere Meldeaufgaben zugewiesen werden.

§ 5

Leiter des Havariekommandos

(1) Das Havariekommando steht unter einheitlicher Leitung. Die Küstenländer beauftragen den Leiter des Havariekommandos, die Leitung in ihrem Namen auszuüben.

(2) Der Leiter des Havariekommandos ist Beschäftigter des Bundes. Soweit er im Verlauf seiner Tätigkeit Aufgaben der Küstenländer erfüllt, erfolgt das in ihrem Auftrage. Die gesetzlichen Zuständigkeiten bleiben unberührt.

§ 6

Aufgaben des Havariekommandos

(1) Bei komplexen Schadenslagen wird durch das Havariekommando eine einheitliche Leitung des Einsatzes, einschließlich der Unterrichtung der Öffentlichkeit, sichergestellt.

(2) Im Alltagsbetrieb bestehen die Aufgaben des Havariekommandos insbesondere darin

- 1. das Maritime Lagebild zu führen,*
 - 2. Grundsätze für die Durchführung von Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen sowie für die Arbeit im Havariekommando, im Havariestab und für die Zusammenarbeit mit anderen Behörden aufzustellen und mit den zuständigen Gremien abzustimmen,*
 - 3. die Alarmplanung vorzunehmen sowie Einsatzkonzepte zu erarbeiten,*
 - 4. komplexe Schadenslagen und schadens- oder gefahrenverursachende Vorkommnisse auf See auszuwerten,*
 - 5. Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen, einschließlich entsprechender Übungen zu planen, durchzuführen und auszuwerten,*
 - 6. technische Entwicklungen für die Schadensvorsorge und -bekämpfung zu erfassen und auswerten,*
 - 7. Beiträge für Beschaffungsprogramme für Einsatzfahrzeuge, -gerät und -material zu erstellen,*
 - 8. die Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen.*
- (3) ...*

§ 7

Aufbau des Havariestabes

(1) Der Havariestab wird in Stabsbereiche gegliedert. Sie werden von Mitarbeitern des Kompetenzzentrums mit dem Maritimen Lagezentrum besetzt und von den Partnern auf Anforderung des Leiters des Havariekommandos in erforderlichem Umfang verstärkt. Der Leiter des Havariekommandos zieht, soweit erforderlich, Verbindungspersonen und Fachberater hinzu.

(2) Die Einzelheiten des Aufwachsens, der Verstärkung und der Arbeit des Havariestabes werden in einer zwischen Bund und Küstenländern einvernehmlich abgestimmten Dienstvorschrift geregelt.

§ 8

Informationsübermittlung, Unterstellung

(1) Die Partner stellen sicher, dass ihre Behörden und Einrichtungen dem Leiter des Havariekommandos alle Informationen, die für die Erfüllung seiner Aufgaben nach dieser Vereinbarung bedeutsam sein können, unverzüglich übermitteln und auf Anforderung weitere Auskünfte erteilen.

(2) Die Partner benennen dem Leiter des Havariekommandos alle Einsatzkräfte und -mittel sowie deren Einsatzwert, die für die Bekämpfung von komplexen Schadenslagen in Betracht kommen. Diese Informationen sind regelmäßig zu aktualisieren. Wesentliche Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(3) Die Partner erklären, dass ihre verfügbaren Einsatzkräfte und -mittel im Einsatzfall zur Erfüllung der Aufträge des Leiters des Havariekommandos gem. § 9 Abs. 2 bereitgestellt werden. Besondere, die Bundeswehr betreffende Regelungen bleiben davon unberührt.

§ 9

Führung im Einsatzfall

(1) Im Falle einer unmittelbar bevorstehenden komplexen Schadenslage kann der Leiter des Havariekommandos die Einsatzleitung unter Einberufung des Havariestabes übernehmen (Selbsteintrittsrecht). Er hat sie zu übernehmen bei einer eingetretenen komplexen Schadenslage oder wenn das in seinem Zuständigkeitsbereich betroffene Küstenland oder das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt ihn darum ersucht. Hat dem Ersuchen

keine komplexe Schadenslage zugrunde gelegen, so gelten die Maßnahmen des Leiters des Havariekommandos und des Havariestabes nicht nach dieser Vereinbarung, sondern als im Wege der Amtshilfe oder im Auftrag der jeweils zuständigen Behörde erfolgt.

(2) Im Einsatzfall alarmiert und führt der Leiter des Havariekommandos die Einsatzkräfte und -mittel, die ihm nach dieser oder anderen Vereinbarungen bereitgestellt worden sind. Er gibt die Ziele zur Bekämpfung der komplexen Schadenslage vor und erteilt den insoweit zuständigen Stellen entsprechende Aufträge. Der Einsatz der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wird in einer gesonderten Vereinbarung geregelt.

(3) Die Partner erklären, dem Leiter des Havariekommandos im Einsatzfall weitestgehende fachliche Unabhängigkeit einzuräumen.

(4) Nach Abschluss der Bekämpfungsmaßnahmen erklärt der Leiter des Havariekommandos seine Einsatzleitung für beendet.

Die oben zitierten Regelungen verdeutlichen, dass das HK zwar einerseits im Falle komplexer Schadenslagen alle Maßnahmen des maritimen Notfallmanagements koordinieren soll. Andererseits ist aber zu betonen, dass das HK auf Grund seiner besonderen rechtlichen Stellung (= gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer) über keine eigenen Führungs- und Einsatzmittel verfügt, sondern insoweit auf die in eigener Zuständigkeit und Verantwortung handelnden Stellen in der Bundes- und der (den) in Betracht kommenden Landesverwaltung(en) angewiesen ist. Die von den Verwaltungen des Bundes und der Länder gemäß der HK-Vereinbarung oder sonstiger Vereinbarungen zur Verfügung zu stellenden Kräfte und Einsatzmittel werden vom HK alarmiert und in so gen. Auftragstaktik⁵¹ geführt. Dies bedeutet, dass das HK bzw. dessen Leiter auch im Falle der Übernahme der Einsatzleitung formaljuristisch keine Weisungsbefugnisse gegenüber den Einsatzkräften hat. Das HK bzw. dessen Leiter gibt lediglich die konkreten Ziele zur Bekämpfung der komplexen Schadenslage vor und erteilt den insoweit zuständigen Stellen die erforderlichen Aufträge. Die dem HK zur Verfügung gestellten Kräfte sind zwar gemäß der HK-Vereinbarung verpflichtet, dem HK weitestgehend fachliche Unabhängigkeit einzuräumen, handeln aber gleichwohl in formeller und materieller Hinsicht letztendlich in eigener Zuständigkeit und Verantwortung.

Aus der Tatsache, dass auf das HK auch im Falle der Übernahme der Einsatzleitung keine gesetzlichen Aufgaben und Zuständigkeiten übergehen, folgt neben der fehlenden Weisungsbefugnis gegenüber den Einsatzkräften die Konsequenz, dass das HK auch gegenüber einem Havaristen keine Anordnungen erlassen kann. Die Befugnis einem Havaristen in einer Gefahrensituation Anweisungen (= so gen. Schifffahrtspolizeiliche Verfügungen) zu erteilen, verbleibt vielmehr vollumfänglich bei der insoweit von Gesetzes wegen zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).⁵² Verantwortlich für die Erteilung solcher Verfügungen sind und bleiben demgemäß die in den von der WSV eingerichteten Verkehrszentralen (Vkz) tätigen Nautiker vom Dienst (NvD) oder die Schiffsführer der von der WSV betriebenen Behördenschiffe. Dies trifft auch auf die Anordnung schifffahrtspolizeilicher Maßnahmen zu, die im Rahmen komplexer Schadenslagen erforderlich werden. Weder die Mitarbeiter im MLZ/HAST, noch der OSC des HK verfügen also über schifffahrtspolizeiliche Befugnisse. Bei Schadenslagen müssen daher die vom HK als notwendig erachteten schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen über

⁵¹ Anm.: Auftragstaktik (= Führen mit Auftrag) ist ursprünglich eine bestimmte Form der militärischen Führung und lässt sich - grob gesagt - als Willensäußerung der übergeordneten Stelle, d. h. eines Befehlsgebers definieren, bei der dem Empfänger ein Auftrag vorgegeben wird, diesem aber gewisse Freiheiten bei der Wahl, wie er ihn ausführt, eingeräumt werden. Im deutschen Verwaltungsrecht gibt es keine gesetzlich definierte Entsprechung dieses Begriffs.

⁵² Vgl. § 1 Nr. 2 Seeaufgabengesetz.

die örtlich zuständige Vvk oder den Kapitän eines WSV-Schiffes an die Schiffsführung eines Havaristen gerichtet werden.

3.3.8.2.2 On-Scene-Coordinator (OSC)

Elementarer Bestandteil eines jeden maritimen Notfallmanagements ist die Einsatzleitung vor Ort (so gen. OSC-Funktion). Auch das Einsatzkonzept des HK ist demgemäß grundsätzlich darauf ausgerichtet, dass ein OSC am Ort des Geschehens mit seiner Sach- und Entscheidungskompetenz das zielgerichtete Zusammenwirken aller am Einsatz beteiligten Einsatzkräfte gewährleistet und als Bindeglied zum Havariestab in Cuxhaven fungiert. Eine zwingende Vorgabe, dass die OSC-Funktion von einer Person wahrgenommen wird, die eigens zu diesem Zweck vom HK zum Unfallort bzw. auf ein vor Ort agierendes Behördenfahrzeug entsandt wird, existiert allerdings nicht. Im Fall der GLORY AMSTERDAM übertrug das HK am Unfalltag um 10:00 Uhr telefonisch dem Kapitän der NORDIC die OSC-Funktion. Um 21:00 Uhr ernannte das HK den Kapitän der MELLUM zum OSC.

3.3.8.2.3 Zugriffsmöglichkeit des HK auf Lufttransportkapazitäten für die maritime Notfallvorsorge

Das Havariekommando kann während der Einsatzleitung für erforderliche Lufttransporte auf Hubschrauber privater Betreiber zurückgreifen. Wirtschaftlichkeits- und Zweckmäßigkeitserwägungen sprechen allerdings dafür, für Zwecke der staatlich organisierten maritimen Notfallvorsorge vorrangig staatlicherseits verfügbare Ressourcen zu nutzen. Im Dezember 2015 trat diesbezüglich eine Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium des Innern (BMI) über die Beschaffung und den Betrieb von Lufttransportkapazität für die maritime Notfallvorsorge in Kraft. Zweck der Vereinbarung ist es, für Aufgaben der maritimen Notfallvorsorge, die aufgrund der Gegebenheiten auf See nur mit Luftfahrzeugen (Hubschraubern) erfolgreich beherrscht und bewältigt werden können (bspw. Transport von Personal und Material im Auftrag des Havariekommandos von und zur Schadensstelle, Bildübertragung für das Havariekommando) einen organisatorischen und kostentechnischen Rahmen zu schaffen.

Das BMVI ist gemäß dieser Vereinbarung für die grundsätzliche Aufgabenerfüllung der maritimen Notfallvorsorge und das BMI für die operative Durchführung des konkreten Einsatzes, der Beschaffung sowie des Betriebes der Hubschrauber und der Zusatzausstattung zuständig. Für das BMVI werden diese Aufgaben federführend vom HK wahrgenommen. Für das BMI ist federführend das Bundespolizeipräsidium zuständig. Die Lufttransportleistungen werden von der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf erbracht.

Zur Gewährleistung der erforderlichen Lufttransportkapazität wird das BMI nach einer fünfjährigen Übergangsphase⁵³ mit dem erforderlichen eigenen Personal ein eigenes für das BMVI beschafftes Luftfahrzeug in einer 24/7/365-Bereitschaft vorhalten. Außerdem stellt die Bundespolizei ab 2020 zur dauerhaften Gewährleistung der Leistungserbringung zwei weitere Luftfahrzeuge aus dem eigenen Bestand zur

⁵³ Anm.: Die Übergangsphase ist für die Beschaffung und Ausrüstung eines zusätzlichen Hubschraubers, die anforderungsgemäße Aufrüstung von zwei Bestandshubschraubern sowie die Personalgewinnung und Ausbildung zwingend erforderlich.

Verfügung. Die Luftfahrzeuge sollen für die Anforderungen der maritimen Notfallvorsorge über eine maritime Grundausstattung verfügen, die für den jeweiligen Einsatzzweck bedarfsabhängig durch so gen. Schnellrüstsätze ergänzt bzw. ausgetauscht werden kann.

Aus dem aktuelle Bereitschaftsstatus (= Übergangsphase) ergibt sich für das HK laut Auskunft der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf die folgende Zugriffsmöglichkeit auf mindestens einen Hubschrauber:

Mo. - Do.:

Dienstzeit 07:00 bis 16:00 Uhr Sofortbereitschaft
(Einsatzbereitschaft innerhalb von 15 Minuten nach Alarmierung)
16:00 bis 07:00 Uhr Rufbereitschaft
(Einsatzbereitschaft innerhalb von 60 Minuten nach Alarmierung)

Fr.:

Dienstzeit 07:00 bis 14:45 Uhr Sofortbereitschaft
(Einsatzbereitschaft innerhalb von 15 Minuten nach Alarmierung)
14:45 bis 07:00 Uhr Rufbereitschaft
(Einsatzbereitschaft innerhalb von 60 Minuten nach Alarmierung)

Sa.- So. und an Feiertagen:

07:00 bis 07:00 Uhr Rufbereitschaft
(Einsatzbereitschaft innerhalb von 60 Minuten nach Alarmierung)

Die dargestellten Begrenzungen ergeben sich in der Übergangsphase aus der eingeschränkten Personalverfügbarkeit, gesetzlichen Arbeitszeitregelungen sowie den von der Fliegerstaffel zwingend zu beachtenden Bestimmungen über Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten.

3.3.8.3 Notschleppkonzept

3.3.8.3.1 Vorbemerkungen

Die ständige Zunahme des Seeverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten und die Tatsache, dass dabei immer größere Schiffe mit immer mehr Treibstoff sowie einer wachsenden Vielfalt und Menge an gefährlichen Ladungen zum Einsatz kommen, hat in vielen Küstengebieten der Welt zu einer deutlichen Erhöhung der Risiken und Gefahren insbesondere für die maritime Umwelt geführt. Sehr schwere Seeunfälle an europäischen Küsten und nicht zuletzt im Bereich der deutschen Nordseeküste haben in den 1990er Jahren vor Augen geführt, dass von den Küstenstaaten wirksame Konzepte erarbeitet und umgesetzt werden müssen, um einerseits die von Seeschiffen ausgehenden Gefahren zu minimieren und andererseits die Folgen gleichwohl eingetretener Unfälle oder Havarien möglichst gering zu halten.

Diesen Erfordernissen wurde durch das so gen. Sicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“, entwickelt vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur zusammen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), Rechnung getragen. Ein Baustein des Konzeptes ist das maritime Notfallmanagement. Prägende Institutionen dieses Managements sind neben den Wasserstraßen- und

Schiffahrtsämtern und den Verkehrszentralen das HK sowie das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ)⁵⁴ des Bundes und der Küstenländer mit dem Gemeinsamen Lagezentrum See in Cuxhaven.

Eine weitere wesentliche Säule des Sicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“ bilden die von der WSV zu verantwortenden präventiven Maßnahmen, die die Sicherheit des Seeverkehrs im Bereich des deutschen Küstenmeeres und der deutschen AWZ gewährleisten sollen. Einzelne Komponenten sind insoweit bspw. die Verkehrswegeführung, Maritime Verkehrssicherung, Schiffsmeldesysteme und Lotsenannahmepflichten. Zu den präventiven Maßnahmen zählen auch die Verfügbarkeit von Notschleppkapazitäten auf See und der Zugriff auf privatwirtschaftlich organisierte Schlepperkapazitäten in den Revieren.

Im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Notschleppkapazitäten wurde von der WSV ein so gen. Notschleppkonzept erarbeitet und im Jahr 2001 umgesetzt. Das Konzept beschreibt basierend u. a. auf umfassenden Analysen der Verkehrsströme, der Schiffsgrößen und der erforderlichen Trossenzüge⁵⁵ sowie der denkbaren Wind- und Seegangsverhältnisse die Vorgaben bezüglich des Vorhaltens von Schleppern, einschließlich der wesentlichen technischen Parameter sowie die Positionierung der Fahrzeuge an der deutschen Küste.

Ausgangspunkt des Notschleppkonzeptes sind die folgenden Definitionen des Notschleppens:

„Notschleppen ist die Hilfeleistung eines vom Bund vorgehaltenen Schleppers für ein manövrierunfähig treibendes Schiff zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen.“

Das Notschleppen umfasst die Herstellung einer Schleppverbindung zum Havaristen und das nachfolgende in See halten oder Verschleppen (= Havarist gegen Strom, Wind und See halten) bis die Manövrierfähigkeit wiederhergestellt ist oder kommerzielle Bergungsschlepper den Havaristen gefahrlos übernehmen können oder die Gefahr anderweitig beseitigt wird.“⁵⁶

Auf der Basis dieser Definitionen und im Ergebnis der für notwendig erachteten quantitativen und qualitativen Anforderungen an die vom Bund vorzuhaltenden Notschlepper in der Nord- und Ostsee wurden von der WSV für die Nordsee die vorhandenen Mehrzweckschiffe NEUWERK (Tiefgang 5 Meter, Pfahlzug 113 Tonnen) und MELLUM (Tiefgang 5,7 Meter, Pfahlzug 96 Tonnen) in das Notschleppkonzept integriert, also neben ihren sonstigen behördlichen Aufgaben zu Notschleppern erklärt. Die Mehrzweckfahrzeuge MELLUM und NEUWERK beziehen jeweils ab Windstärke 8 Bereitschaftspositionen im Bereich von Helgoland bzw. vor

⁵⁴ Anm.: Das MSZ verfügt über keine eigenen Kompetenzen, vereint aber örtlich, d. h. in einem gemeinsamen Gebäude in Cuxhaven unter vollständiger Wahrung der jeweiligen Eigenständigkeit Vertreter folgender, maritime Aufgaben wahrnehmenden Institutionen: Bundespolizei, Wasserschutzpolizei, Deutsche Marine, WSV / Point of Contact, Zoll, Fischereiaufsicht, HK und erleichtert dadurch Kommunikation und Kooperation untereinander.

⁵⁵ Trossenzug = Kraft, die aufgewendet werden muss, um die am Havaristen angreifenden Kräfte (Wind, Seegang, Strömung) zu neutralisieren.

⁵⁶ Quelle: HK.

der Küste von Schleswig-Holstein. Darüber hinaus existiert eine Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik und den Niederlanden über die gegenseitige Hilfe auf dem Gebiet der Notschleppkapazitäten, die die bilaterale Unterstützung und Ergänzung im Bereich des Notschleppens (z. B. bei Ausfall eines Notschleppers) regelt.

Da die beiden genannten Mehrzweckfahrzeuge und die Vereinbarung mit den Niederlanden nicht ausreichen, um im gesamten Bereich der deutsche Nordseeküste im Ernstfall rechtzeitig Notschleppereinsätze durchführen zu können, hatte die WSV zunächst den Hochseeschlepper OCEANIC (Tiefgang 6,31 Meter, Pfahlzug 179 Tonnen) von einem privaten Betreiber gechartert. Dieses im Jahr 1969 in Dienst gestellte Fahrzeug wurde am 1. Januar 2011 durch den neu gebauten Hochsee-Bergungsschlepper NORDIC ersetzt, der ebenfalls von einem privaten Betreiber für zunächst 10 Jahre gechartert wurde.

3.3.8.3.2 Notschlepper NORDIC

Der Bau der NORDIC wurde von der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Küstenschutz, einem Zusammenschluss der maritimen Dienstleister Bugsier GmbH & Co. KG, Hamburg und Fairplay Reederei GmbH, Hamburg in Auftrag gegeben, nachdem die ARGE vom Bundesverkehrsministerium im Ergebnis einer Ausschreibung den Zuschlag für den Neubau und Betrieb eines leistungsfähigen Notschleppers erhalten hatte. Die NORDIC hat einen Tiefgang von 6 Metern und verfügt über einen Pfahlzug von 201 Tonnen. Sie ist für den Zeitraum der Charter dauerhaft und exklusiv für die Aufgabe als Notschlepper auf einer Seeposition vor der ostfriesischen Küste stationiert. Die Besatzung besteht aus 16 Personen einschließlich eines vierköpfigen Boarding Teams. Zusätzlich können bis zu 10 Schiffsmechaniker-Auszubildende mit einem Ausbildungsoffizier an Bord genommen werden. Der Basishafen der NORDIC ist Cuxhaven. Dort wechseln sich alle drei Wochen die beiden Stammbesatzungen ab und übernehmen Proviant, Bunker usw. für die nächste 3-Wochen-Bereitschaft auf See.



Abbildung 30: Notschlepper NORDIC während des Einsatzes am Unfalltag

3.3.8.3.3 Boarding Team

Im Notschleppkonzept der WSV ist die Möglichkeit vorgesehen, die Besatzung des Havaristen bei der Herstellung einer Schleppverbindung durch ein auf das Schiff zu entsendendes so gen. Boarding Team zu unterstützen. Das aus vier speziell ausgebildeten und trainierten Seeleuten bestehende und im Bedarfsfall in der Regel per Hubschrauber auf dem Havaristen abzusetzende Team soll die dortige Besatzung bei der Ausübung der für die Herstellung einer Schleppverbindung erforderlichen seemännischen Handgriffe unterstützen und die insoweit erforderliche Kommunikation zwischen der Schiffsführung bzw. der Manöverstation des Havaristen und der Besatzung des Notschleppers erleichtern.

Für den Bereich der Nordsee ist ein Boarding Team an Bord des Notschleppers NORDIC stationiert, welches jeweils gleichzeitig mit dem turnusmäßigen Wechsel der Besatzung des Schleppers ausgetauscht wird. Für den Einsatzbereich Ostsee steht ein weiteres, ebenfalls vier Seeleute umfassendes Boarding Team zur Verfügung. Dieses Team ist in Rostock (also an Land) stationiert und steht auf Anforderung des jeweiligen Notschleppers rund um die Uhr innerhalb einer Stunde zur Verfügung.⁵⁷

3.3.9 Havariekommando - Gesamteinsatzleitung am Unfalltag

3.3.9.1 Vorbemerkungen

Die Ausführungen in diesem Abschnitt beleuchten die Aktivitäten des HK schwerpunktmäßig auf Basis der Eintragungen in dessen Ereignistagebuch. Soweit darin wichtige Informationen fehlen oder die vorhandenen Angaben für das Verständnis der Aktivitäten des HK ergänzungsbedürftig sind, wird in dem Abschnitt auf sonstige Quellen, insbesondere das von der Schiffsführung der NORDIC gefertigte Einsatzprotokoll zurückgegriffen. Die Darstellung konzentriert sich auf die Maßnahmen des HK, die unmittelbar mit den Bemühungen, die Strandung der GLORY AMSTERDAM zu verhindern, im Zusammenhang standen und somit im Hinblick auf die Untersuchung der BSU von besonderem Interesse sind. Auf eine Thematisierung der im Ereignistagebuch des HK darüber hinaus enthaltenen diversen Einträge über Aktivitäten des HK, bei denen es bspw. darum ging, Kontaktdaten der Reederei und der Versicherung des Havaristen zu ermitteln, Sachstandsanfragen (bspw. seitens der Abteilung Recht der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) zu beantworten oder Dritte über die aktuelle Situation zu informieren, wird demgegenüber verzichtet.

3.3.9.2 Beginn / zeitlicher und inhaltlicher Verlauf der Einsatzleitung des HK

Wie oben bereits dargestellt, wurde das Maritime Lagezentrum (MLZ) des HK am Unfalltag um **06:21 Uhr** telefonisch von einem Mitarbeiter der Agentur PWL Port Services GmbH & Co.KG (Niederlassung Hamburg) über den von diesem erhaltenen Anruf der GLORY AMSTERDAM unterrichtet. Die vom Kapitän des Havaristen übermittelte Information, dass er auf Grund der aktuellen Wetterlage den Anker nicht aus dem Grund bekommt, wurde vom HK zur Kenntnis genommen und der Agent

⁵⁷ Anm.: Vgl. zu weiteren Einzelheiten bzgl. des Boarding Teams Ostsee und seiner Aufgaben und Befugnisse die Ausführungen unten in Kapitel 3.3.12.

gebeten, den Fall telefonisch auch an die Vkz German Bight Traffic zu übermitteln. Einen weitergehenden Handlungsbedarf erkannte das HK zunächst nicht.

Um **07:07 Uhr** erhielt das MLZ einen Anruf der Vkz, in dem diese auf das Driften der GLORY AMSTERDAM in WSW-liche Richtung hinwies und anregte, sicherheits- halber den Notschlepper NORDIC zum Havaristen zu beordern. Das MLZ informierte seinerseits umgehend telefonisch einen in Rufbereitschaft befindlichen nautischen Sachbearbeiter des HK. Dieser befürwortete auf der Basis der übermittelten Sachlage die Entsendung der NORDIC. Unmittelbar danach wurde der Notschlepper von der Vkz telefonisch zur GLORY AMSTERDAM beordert.

Um **07:16 Uhr** erkundigte sich das MLZ bei der Vkz nach dem aktuellen Sachstand. Die Vkz teilte mit, dass die Kommunikation mit dem chinesischen Kapitän schwierig sei. Es sei aber wohl so, dass die Maschine des Schiffes funktionieren würde, es aber nicht gedreht oder positioniert werden könne. Ob der Anker geslippt werden könne, sei der Vkz nicht bekannt. Man wolle der Sache nachgehen.

Um **07:21 Uhr** ging beim MLZ ein Anruf der Vkz ein, in dem mitgeteilt wurde, dass die GLORY AMSTERDAM zwei Anker ausgebracht habe, ein Slippen aber nicht möglich sei, weil auf Grund der starken Rollbewegungen keine Personen auf die Back geschickt werden könnten.

Die vorstehende Mitteilung der Vkz an das HK basierte zweifelsfrei auf einem Funkkontakt der Vkz mit der GLORY AMSTERDAM um **07:19 Uhr**. In dem fraglichen Funkgespräch hatte die Vkz den Havaristen ausdrücklich gefragt, ob dieser in der Lage sei, seinen Anker zu slippen. Die Auswertung dieses Funkkontaktes ergibt, dass die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM offenbar große Schwierigkeiten hatte, die Frage sprachlich **(a)** und wahrscheinlich auch seemännisch **(b)** richtig einzuordnen.

(a) Beleg für die sprachlichen Schwierigkeiten ist die Tatsache, dass die GLORY AMSTERDAM auf die Frage, ob das Schiff in der Lage sei, den Anker zu slippen, zunächst antwortete, dass man den Anker nicht hieven könne. Die Vkz wiederholte daher ihre Frage und verwendete nun neben dem Begriff „slip“ zusätzlich die Formulierung „throw away“ (= wegwerfen). Mit dem „Wegwerfen“ eines Ankers ist allerdings im seemännischen (traditionellen) Sprachgebrauch in der Regel nicht gemeint, dass man sich dessen entledigt. Vielmehr wird damit das Werfen, also Ausbringen des Ankers umschrieben. Unabhängig von den zweifelsfrei bestehenden großen Problemen der chinesischen Schiffsführung, in Englisch zu kommunizieren, bestehen deshalb auch wegen der Verwendung der missverständlichen Formulierung „throw away“ durch die Vkz und deren partielles, sprachlich sinnloses Aufgreifen durch die GLORY AMSTERDAM (= „cannot throw up my anchor“ = wörtlich übersetzt: hochwerfen; gemeint war vielleicht „hochholen“?) objektiv begründete Zweifel, dass die GLORY AMSTERDAM die Frage nach der Möglichkeit, den / die Anker zu slippen sprachlich richtig verstanden hatte.

Auch der weitere Fortgang des Gesprächs, in dem die Schiffsführung des Havaristen auf eine nochmalige Frage nach der Möglichkeit, die Anker zu slippen, antwortete, dass man dies im Moment nicht könne, weil die Anker über den Boden schleifen,

spricht nicht dafür, dass die Schiffsführung die Ausgangsfrage nunmehr endlich richtig verstanden hatte. Zwar wird der Hinweis auf das Schleifen der Anker durch den Satz „*Cannot leaving the anchor*“ ergänzt. Im Gesamtkontext des Funkgespräches ist allerdings hochgradig fraglich, ob die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM damit am Ende des komplizierten Funkkontaktes tatsächlich und noch dazu in dieser ungewöhnlichen Art und Weise zum Ausdruck bringen wollte, dass man den / die Anker nicht „verlassen“ (im Sinne von „zurücklassen“) könne. Der Gesamtzusammenhang der Formulierung „*I cannot now, because two anchors are dragging. Cannot leaving the anchor Sir.*“ spricht vielmehr dafür, dass die Schiffsführung mit ihren begrenzten sprachlichen Mitteln zum Ausdruck bringen wollte, dass man den Ankerplatz wegen der schleifenden Anker nicht verlassen könne.

(b) Die unter **(a)** dargelegten Schwierigkeiten der GLORY AMSTERDAM, die Frage der Vzk, ob ein Slippen der Anker möglich wäre, sprachlich zu verstehen, wurden vermutlich maßgeblich dadurch verstärkt, dass die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM die Option, das Schiff von den Ankern zu lösen, unter den gegebenen Umständen aus seemännischer Sicht von vorn herein für vollkommen abwegig hielt. Da es trotz vollen Einsatzes der Hauptmaschine nicht gelang, das Schiff auf einer konstanten Position zu halten bzw. wirksam gegen die See zu steuern ist es nachvollziehbar, dass die Schiffsführung in dieser Situation nicht ernsthaft in Erwägung zog, sich der Anker, die die nicht beherrschbare Driftbewegung in Richtung VTG zumindest abbremsen, zu entledigen. Im Übrigen ging die GLORY AMSTERDAM zum fraglichen Zeitpunkt von dem baldigen Eintreffen eines Assistenzschleppers aus und dürfte auch aus diesem Grund keinerlei Veranlassung gesehen haben, ernsthaft darüber nachzudenken, die Anker zu slippen.

Unabhängig von dem vorstehend erörterten Problem, ob die GLORY AMSTERDAM die Frage der Vzk nach der Möglichkeit, die Anker zu slippen, überhaupt richtig verstanden hatte, bleibt aber jedenfalls festzuhalten, dass der maßgebliche Funkkontakt keinerlei Hinweis dafür bietet, dass die Schiffsführung des Havaristen ein solches Manöver abgelehnt habe, weil es auf Grund des Rollens des Schiffes nicht möglich sei, Personen auf die Back zu schicken.

Auf Grund der äußerst schwierigen Kommunikation der Vzk mit dem Havaristen interpretierte der Nautiker vom Dienst die Antworten der GLORY AMSTERDAM offenbar dahingehend, dass diese sich weigern würde, die Anker zu slippen. Er gab daher diese aus seiner Perspektive einzig in Betracht kommende und isoliert betrachtet seemännisch auch durchaus nachvollziehbare Begründung der vermeintlichen Verweigerungshaltung der Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM um **07:21 Uhr** telefonisch an das HK weiter.

Um **08:30 Uhr** wurde das MLZ von der Vzk telefonisch darüber informiert, dass der Notschlepper NORDIC beim Havaristen eingetroffen ist. Im Hinblick auf ein Anspannen des Schleppers wurde von der Vzk mitgeteilt, dass dies – wenn überhaupt – nur achtern möglich sei, aber auf Grund der Wetterlage keine Möglichkeit bestünde, eine Leinenverbindung herzustellen.

Im Hinblick auf diese Information ist für die BSU nicht nachvollziehbar, wie die Vkz zu der fraglichen Feststellung gekommen ist. In den im Vorfeld zwischen der GLORY AMSTERDAM und der Vkz bzw. zwischen der Vkz und der NORDIC geführten Funkgesprächen wurden die fraglichen Aussagen jedenfalls nicht gemacht. Aus dem Einsatzprotokoll der NORDIC geht lediglich hervor, dass deren Schiffsführung um **08:27 Uhr** die aktuelle Situation vor Ort telefonisch mit der Vkz besprochen und dabei den Vorschlag gemacht hatte, achtern an der GLORY AMSTERDAM festzumachen, sobald die Entscheidung für den Notschleppereinsatz getroffen wird. Wiederum sprechen also die der BSU vorliegenden Informationen dafür, dass die Vkz in ihren Lagebericht an das MLZ eigene Interpretationen der Situation einfließen ließ, ohne dies ausdrücklich zu betonen oder sich dessen tatsächlich bewusst zu sein.

Um **09:15 Uhr** fragte die Vkz telefonisch beim MLZ nach, ob das HK von seinem Selbsteintrittsrecht Gebrauch machen, also die Gesamteinsatzleitung übernehmen wolle. Außerdem beriet man darüber, ob die MELLUM zum Havaristen beordert werden solle. Bezüglich beider Fragen sagte das MLZ eine (interne) Klärung zu. Der fragliche Eintrag im Ereignistagebuch des HK beinhaltet im Übrigen noch den kommentarlosen Satz „*NORDIC macht fest, wenn möglich.*“ Es bleibt also unklar, ob bzw. wenn ja, welche Stelle (Vکز oder HK) zu diesem Zeitpunkt faktisch den Notschleppereinsatz der NORDIC angeordnet bzw. angeregt hat.⁵⁸

Aus dem Tagebucheintrag des MLZ um **09:17 Uhr** geht hervor, dass das MLZ unmittelbar nach dem Gespräch mit der Vkz telefonisch Kontakt zu dem in Rufbereitschaft befindlichen nautischen Sachbearbeiter des HK aufnahm. Dieser bestätigte in dem Gespräch indirekt die Entscheidung, dass die NORDIC eine Schleppverbindung herstellen soll. Wörtlich heißt es in dem Tagebucheintrag: „*Wenn Anspannen der NORDIC klappt – alles okay, sonst bis ca. 12:00 Uhr Zeit, dann wird es schwierig.*“ Ein ausdrücklicher Auftrag an das MLZ, die NORDIC diesbezüglich förmlich zu beauftragen bzw. von der Vkz beauftragen zu lassen, ist in dem Tagebucheintrag also nicht vermerkt. Der nautische Sachbearbeiter wies das MLZ lediglich an, die MELLUM zur GLORY AMSTERDAM zu beordern und den Leiter des HK zu informieren.

Das MLZ rief anschließend (**09:23 Uhr**) den Leiter des HK an. Dieser erklärte in dem Telefonat, also zunächst lediglich mündlich und intern, dass das HK von seinem Selbsteintrittsrecht Gebrauch macht. Außerdem bestätigte er die Anweisung des nautischen Sachbearbeiters, die MELLUM zum Havaristen zu beordern. Der Tagebucheintrag enthält darüber hinaus die Information „*BPol-Heli ggf. für Boarding Team alarmieren.*“ Insoweit wird allerdings aus dem Eintrag nicht deutlich, ob das MLZ diese Alarmierung sofort durchführen sollte oder der Tagebucheintrag nur dazu bestimmt war, die demnächst „gegebenenfalls“ zu treffende Maßnahme an dieser Stelle als geplante Aktivität aktenkundig zu machen. Aus dem Tagebucheintrag des MLZ um **09:43 Uhr** und den hiermit korrespondierenden Informationen der Bundespolizei geht aber jedenfalls hervor, dass die telefonische Anforderung eines

⁵⁸ Anm.: Die GDWS hat gegenüber der BSU in diesem Zusammenhang betont, dass für die Entscheidung zum Beordern eines Notschleppers zum Havaristen unterhalb einer komplexen Schadenslage formal allein die Vkz zuständig sei. Es stünde der Vkz jedoch frei, sich vom HK als Kompetenzzentrum beraten zu lassen.

Hubschraubers erst zu dem letztgenannten Zeitpunkt, also 20 Minuten nach dem Gespräch zwischen dem MLZ und dem Leiter des HK erfolgte.

In etwa parallel zu dem Gespräch zwischen dem MLZ und dem Leiter des HK kontaktierte dessen nautischer Sachbearbeiter um **09:25 Uhr** die Schiffsführung der NORDIC telefonisch. Diese erläuterte dem Sachbearbeiter die aktuelle Situation und wies ihn laut dem Einsatzprotokoll der NORDIC insbesondere darauf hin, dass ein Anspannen nur achtern möglich sei, da der Kapitän des Havaristen keine Leute auf die Back schickt. Die ausgewerteten vorangegangenen Funkgespräche zwischen der NORDIC und dem Havaristen beinhalteten allerdings keine diesbezüglichen Aussagen des Havaristen. Vielmehr war es tatsächlich so, dass der Vorschlag, eine gegebenenfalls herzustellende Schleppverbindung am Heck des Havaristen zu realisieren, von der NORDIC ausgegangen war (vgl. Funkkontakt NORDIC / GLORY AMSTERDAM um **08:57 Uhr**: *„Advice, if we come in the situation that we connected to you, than I mean the best way is to connect to the stern.“*).

Auch die Information der NORDIC an den nautischen Sachbearbeiter des HK, der Kapitän des Havaristen würde sich weigern, Leute auf die Back zu schicken, beruhte nicht auf eigenen Erkenntnissen, vielmehr handelte es sich hierbei um die unreflektierte und nicht als solche gekennzeichnete Weitergabe einer Aussage, die die Vkz gegenüber der NORDIC um **09:07 Uhr** in einem Telefonat gemacht hatte. Auf diese „Quellenlage“ weisen die ergänzenden Erläuterungen zu dem von der NORDIC erstellten Einsatzprotokoll ausdrücklich hin. Es war also demnach so, dass auch die NORDIC (ähnlich wie das HK um **08:30 Uhr**) von der Vkz bzgl. der mutmaßlich begrenzten Kooperationsbereitschaft der GLORY AMSTERDAM fehlerhaft informiert worden war und diese die fragliche Information übernahm und weitergab.

Besonders zu betonen ist im Hinblick auf diesen ersten direkten Kontakt zwischen dem HK und dem Notschlepper NORDIC um **09:25 Uhr**, dass die NORDIC – jedenfalls bei Zugrundelegung der diesbezüglichen, der BSU vorliegenden Tagebuch- bzw. Protokolleintragungen – das HK nicht darüber informierte, dass die GLORY AMSTERDAM die NORDIC gegen **08:12 Uhr** und erneut um **08:57 Uhr** ausdrücklich um Assistenz gebeten hatte. Dementsprechend unterließ es die NORDIC auch, dem HK mitzuteilen, dass man den um **08:57 Uhr** geäußerten Wunsch der GLORY AMSTERDAM, eine Leinenverbindung herzustellen, mit dem Hinweis abgelehnt hatte, der Havarist müsse insoweit zunächst mit der Vkz sprechen.

Um **09:27 Uhr** rief die Vkz beim MLZ an und erkundigte sich nach der Situation. Das MLZ teilte mit, dass die MELLUM zum Havaristen fahren soll. Die Anforderung sollte gemäß dem Tagebucheintrag von der Vkz vorgenommen werden. Darüber hinaus wurde an dieser Stelle lediglich noch der kurze Hinweis *„NORDIC soll anspannen“* im Tagebuch vermerkt. Insoweit ist – im Gegensatz zur Anforderung der MELLUM - nicht klar erkennbar, ob die Vkz der NORDIC die entsprechende Anweisung geben sollte.

In dem Einsatzprotokoll der NORDIC ist diesbezüglich eine nur zum Teil erhellende Information enthalten. Um **09:31 Uhr** rief die Vkz demnach die NORDIC an und teilte

mit, dass das HK in Kürze die Einsatzleitung übernehmen werde. Außerdem wurde die NORDIC gebeten, anzuspannen. Das Einsatzprotokoll der NORDIC enthält hierzu den Hinweis „Klare Order fehlt noch“ (c) und die Anmerkung „GLORY AMSTERDAM lehnt auch Hilfe ab“ (d).

(c) Der Hinweis auf die noch fehlende Order zum Anspannen deutet auf ein administratives bzw. ggf. rechtliches Problem hin, das die BSU im Rahmen ihrer Untersuchung identifiziert hat. Zu der Frage, von wem die NORDIC ihre Anweisungen, insbesondere diejenige, eine Schleppverbindung herzustellen, erhält, gibt es seitens der NORDIC und seitens des HK unterschiedliche Sichtweisen. Das HK betonte auf die entsprechende Frage hin, dass für Anweisungen an die Notschlepper die WSV des Bundes, mithin also insbesondere die Verkehrszentralen zuständig wären. Demgegenüber hat der Kapitän der NORDIC auf die diesbezügliche Frage geantwortet, dass er jedenfalls die Anweisung zum Anspannen ausschließlich vom HK akzeptieren würde. Die GDWS hat gegenüber der BSU erklärt, dass nach ihrer Rechtsauffassung allein danach zu differenzieren sei, ob eine komplexe Schadenslage vorliege. Sobald dies der Fall sei, also das HK die Gesamteinsatzleitung im Sinne von § 9 HK-Vereinbarung übernommen hat, würde die Zuständigkeit für das Beordern des Notschleppers zum Havaristen und für die Anweisung zum Herstellen einer Notschleppverbindung von der Vzk auf das HK übergehen. Die Regelung in § 9 Abs. 2 S. 1 HK-Vereinbarung („Alarmieren und Führen der Einsatzkräfte“) sei eindeutig. Die GDWS hat zur Untermauerung Ihrer Rechtsauffassung auf den mit der NORDIC abgeschlossenen Chartervertrag verwiesen. In Nr. 1.6.1 des Vertrages heißt es diesbezüglich:

„Den Einsatzbefehl und die Weisungen erhalten direkt der Schlepper und das Boardingteam von der einsatzleitenden Stelle an Land. In sogenannten komplexen Schadenslagen ist dies das MLZ des HK; in Fällen unterhalb der komplexen Schadenslage sind dies die jeweils zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter des Bundes in der Regel über deren Vkzn.“

(d) Für die um **09:31 Uhr** protokollierte Information der NORDIC an die Vzk, dass die GLORY AMSTERDAM Hilfe ablehnt, die unmittelbar nach dem fraglichen Telefonat von der Vzk in abgewandelter Form (= „Die NORDIC kann derzeit keine Leinenverbindung herstellen“) an das HK weitergegeben wurde, fehlt es aus Sicht der BSU zum fraglichen Zeitpunkt an einer belastbaren Tatsachengrundlage. Im Gegenteil, die GLORY AMSTERDAM hatte um **08:12 Uhr** und erneut um **08:57 Uhr** ausdrücklich um Hilfe seitens der NORDIC gebeten. Eine von dieser Bitte abweichende Aussage der GLORY AMSTERDAM ist dem Funkverkehr im Zeitraum von **08:57 Uhr** bis **09:31 Uhr** nicht zu entnehmen.

Um **09:36 Uhr** löste das MLZ den internen Alarmruf aus, um das für die Einsatzleitung des HKs erforderliche Personal zu aktivieren.

Um **09:43 Uhr** rief das MLZ bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf an und forderte mit dem Hinweis, dass nähere Informationen noch folgen, einen Hubschrauber an.

Um **09:58 Uhr** informierte die Vkz das MLZ über die Menge der Betriebsstoffe an Bord des Havaristen und teilte außerdem mit, dass dieser „*vermutlich*“ keine Ladung an Bord habe.

Um **10:00 Uhr** ernannte das HK die NORDIC telefonisch zum OSC.⁵⁹

Um **10:19 Uhr** wurde von dem zwischenzeitlich eingerichteten Havariestab (HAST) die schriftliche Übernahmeerklärung für die Sonderlage GLORY AMSTERDAM an die Partner des HK versandt. Als Zeitpunkt der Übernahme ist in dem Schriftstück die Angabe **09:45 Uhr** vermerkt.

Gemäß dem Einsatzprotokoll der NORDIC fanden in der Zeit von **10:08 Uhr** bis **10:32 Uhr** mehrere Telefonate zwischen der NORDIC und dem HK statt. Diese sind im Ereignistagebuch im genannten Zeitraum nicht vermerkt, obwohl in den fraglichen Gesprächen wichtige Aspekte des Krisenmanagements besprochen wurden. Der NORDIC wurde mitgeteilt, dass das HK die Einsatzleitung übernommen hat und dass das Boarding Team via Hubschrauber auf den Havaristen übergesetzt und für die Erfüllung von Kommunikationsaufgaben um eine zusätzliche Person erweitert werden soll. Außerdem bat das HK die NORDIC darum, die GLORY AMSTERDAM über die bevorstehende Ankunft des Hubschraubers mit dem Boarding Team zu informieren.

Die NORDIC kam dieser Bitte gemäß den Aufzeichnungen des Funkverkehrs um **10:35 Uhr** nach. Die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM zeigte sich in dem Funkkontakt über die Ankündigung eines Boarding Teams sehr erschrocken und machte deutlich, dass man ein solches nicht benötigen würde („*No need Sir! I no need, no need Sir.*“).

Um **10:42 Uhr** rief das HK bei der NORDIC an und informierte diese darüber, dass der Hubschrauber unterwegs ist. Die NORDIC teilte dem HK bei dieser Gelegenheit laut Eintrag im Ereignistagebuch mit, dass der Havarist sich „weigert“, das angekündigte Boarding Team anzunehmen. Die NORDIC bat daher um eine diesbezügliche Verfügung der Vkz. Im Hinblick auf diesen Tagebucheintrag des HK ist festzuhalten, dass in dem vorangegangenen Funkgespräch zwischen der NORDIC und dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM letzterer zwar betont hatte, kein Boarding Team zu benötigen, er sich aber nicht ausdrücklich „geweigert“ hatte, ein solches an Bord zu lassen.

Um **10:47 Uhr** sprach die Vkz die gewünschte Verfügung gegenüber der GLORY AMSTERDAM via UKW aus. Über das diesbezüglich vermutlich kurz zuvor zwischen dem HK und der Vkz geführte Telefonat enthält das Ereignistagebuch des HK zu diesem Zeitpunkt keinen Eintrag. Allerdings wurden im Tagebuch um **11:00 Uhr** und **11:02 Uhr** zwei Telefonate zwischen der Vkz und dem HK vermerkt, in denen die (angebliche) Verweigerungshaltung des Havaristen und die Verfügung der Vkz thematisiert werden.

⁵⁹ Anm.: Im Einsatzprotokoll der NORDIC ist diesbezüglich die Zeitangabe 10:22 Uhr vermerkt.

Laut dem Ereignistagebuch des HKs wurde gegen **10:42 Uhr** eine Lagebesprechung unter Beteiligung des Leiters des HKs und des in die Gesamteinsatzleitung involvierten Personals durchgeführt. Stichwortartig sind in dem Tagebucheintrag die dem HK zum fraglichen Zeitpunkt bekannten bzw. in der Lagebesprechung thematisierten Fakten aufgeführt. Angemerkt wird u. a., dass die GLORY AMSTERDAM einen Tiefgang von sieben Metern hat, die Hauptmaschine funktioniert und sich die Kommunikation mit der Schiffsführung des Havaristen schwierig gestaltet, es also „*Verständigungsprobleme auf Grund der Sprache*“ gibt. Der Tagebucheintrag beinhaltet jedoch auch folgende Informationen, die zweifelsfrei nicht mit den von der BSU ermittelten tatsächlichen Geschehensabläufen im Einklang stehen:

- (1) *„Die NORDIC ist vor Ort, der erste Versuch, eine Schleppverbindung herzustellen, ist gescheitert.“*
- (2) *„Die Besatzung ist auf Grund der Wetterlage und des Rollverhaltens des Schiffes nicht in der Lage, selbst tätig zu werden.“*
- (3) *„Heli von der Bundespolizei ist mit Boarding Team gestartet, Boarding Team – 4 Mann + ein Nautiker“*

Das Zustandekommen der objektiv falschen Information (2) kann von der BSU nachvollzogen werden. Grund für diese falsche Annahme des HK dürften die oben bereits ausführlich thematisierten Telefonate des HK mit der Vkz um **07:21 Uhr** bzw. mit der NORDIC um **09:25 Uhr** sein, denen höchstwahrscheinlich fehlerhafte Interpretationen bzw. subjektive Bewertungen der Sachlage durch die Vkz zu Grunde lagen. Die falsche Information (3) beruht wahrscheinlich auf einer Ungenauigkeit beim Formulieren des fraglichen Tagebucheintrags. Die Information über den fest geplanten und aus Sicht des Eintragenden unmittelbar bevorstehenden Hubschraubertransfer wurde vermutlich versehentlich als bereits im Vollzug befindliche Aktivität aktenkundig gemacht. Im Gegensatz zu den Erklärungsansätzen für die fehlerhaften Informationen (2) und (3) ist es für die BSU allerdings nicht nachvollziehbar, wie der falsche Eintrag (1) zu Stande kam. Zum Zeitpunkt der Lagebesprechung hatte es zweifelsfrei noch keinen Versuch gegeben, eine Schleppverbindung herzustellen.

Gegenstand der Lagebesprechung des HK gegen **10:42 Uhr** waren im Übrigen noch die folgenden Punkte:

- Frage klären, ob das Boarding Team über ein Satellitentelefon verfügt
- Niederlande über die Havarie der GLORY AMSTERDAM informieren und anfragen, wo sich deren Schlepper befinden
- Rückmeldung der Niederlanden, dass deren beide Schlepper durch Einsätze gebunden sind
- Schätzung, dass die GLORY AMSTERDAM in ca. sechs Stunden das Flachwassergebiet erreichen wird

Um **10:53 Uhr** teilte die NORDIC dem HK mit, dass das Boarding Team zum Wünschen bereit ist und ein Satellitentelefon nicht zur Verfügung steht. Das HK informierte die NORDIC seinerseits darüber, dass der Hubschrauber in ca. 20 Minuten vor Ort sein wird.

Um **11:10 Uhr** erkundigte sich das HK laut einem lediglich im Einsatzprotokoll der NORDIC erwähnten Telefonat, ob der Hubschrauber schon angekommen sei. Die Schiffsführung des Notschleppers verneinte dies und informierte das HK über die aktuelle Situation.

Einen Hinweis darauf, dass dem HK die Ankunft des Hubschraubers bei der NORDIC (ca. **11:20 Uhr**) anschließend in Echtzeit gemeldet wurde, enthält weder das Ereignistagebuch des HK noch das Einsatzprotokoll der NORDIC.

Gegen **11:42 Uhr** wurde im HK die nächste Lagebesprechung durchgeführt. Der diesbezügliche Eintrag im Ereignistagebuch enthält noch keine Hinweise auf die zeitgleichen Schwierigkeiten, das Boarding Team von der NORDIC aufzuwünschen.

Obwohl bis zum fraglichen Zeitpunkt noch gar keine Bemühungen entfaltet worden waren, eine Schleppverbindung zum Havaristen herzustellen, heißt es in dem Tagebucheintrag wörtlich: „*NORDIC soll weiter versuchen, eine Schleppverbindung herzustellen*“. Im Übrigen wurde festgelegt, dass der Hubschrauber nach dem Transfer des Boarding Teams Fotos machen und dann nach Helgoland fliegen und seine Einsatzbereitschaft wieder herstellen soll.

Um **11:45 Uhr** (lt. Einsatzprotokoll NORDIC) bzw. **11:47 Uhr** (lt. Ereignistagebuch HK) rief die NORDIC beim HK an und informierte über die aktuellen Schwierigkeiten, das Boarding Team an den Hubschrauber zu übergeben.

Zum Verlauf und dem Ergebnis der anschließenden Überlegungen, für den Transfer des Boarding Teams eine Alternativlösung zu entwickeln, enthält das Ereignistagebuch des HK abgesehen von einem Eintrag um **11:53 Uhr**, in welchem festgehalten wurde, dass die NORDIC in die Jade läuft, um dort einen neuen Versuch des Aufwünschens zu unternehmen, keinerlei Angaben. Aus dem Einsatzprotokoll der NORDIC ergibt sich insoweit, dass die NORDIC dem HK um **11:50 Uhr** telefonisch den vorstehend beschriebenen Vorschlag unterbreitet hatte und das HK sich melden wollte, wenn eine Entscheidung gefällt wurde. Das Einsatzprotokoll der NORDIC enthält demgemäß um **12:00 Uhr** den Eintrag, dass das HK mitgeteilt habe, dass die NORDIC nicht in die Jade laufen soll und bei der GLORY AMSTERDAM nachfragen möge, ob man dort in der Lage sei, die Schleppverbindung herzustellen.⁶⁰

Die NORDIC kam der Bitte des HK, mit oben genanntem Ziel mit der GLORY AMSTERDAM Kontakt aufzunehmen laut Audioprotokoll der Vkz um **12:01 Uhr** nach. Der Kapitän des Havaristen verneinte in seiner Antwort unter sinngemäßem Hinweis auf eine Wetterbesserung und die Funktionsfähigkeit der Hauptmaschine die Notwendigkeit, eine Schleppleine der NORDIC anzunehmen. Hierüber informierte die NORDIC laut deren Einsatzprotokoll um **12:04 Uhr** das HK.

Aus dem Audioprotokoll der Vkz ergibt sich, dass die Vkz um **12:07 Uhr** eine Schifffahrtspolizeiliche Verfügung an die GLORY AMSTERDAM richtete und den

⁶⁰ Anm.: Vgl. zu den Details der Entscheidungsfindung des HK die Ausführungen unten in Abschnitt 3.3.9.3 dieses Kapitels.

Havaristen darin verpflichtete, die Schleppleine der NORDIC am Heck anzunehmen. Der Kapitän des Havaristen bestätigte diese Verfügung widerspruchslos.

Zu dem vorstehend beschriebenen Aspekt des Geschehensablaufs enthält das Ereignistagebuch des HK lediglich einen einzigen Eintrag, nämlich um **12:17 Uhr**. Dieser beschränkt sich auf die Information, dass die NORDIC dem HK telefonisch mitgeteilt hat, dass die GLORY AMSTERDAM einer Schleppverbindung zugestimmt habe. Unklar bleibt also, ob die Vkz ihre oben erwähnte Schifffahrtspolizeiliche Verfügung auf eine entsprechende Bitte des HK hin ausgesprochen hat oder ob die Vkz kraft eigener Zuständigkeit von sich aus tätig wurde, weil sie aus dem Funkverkehr zwischen der NORDIC und dem Havaristen einen diesbezüglichen Handlungsbedarf abgeleitet hatte.

Um **12:20 Uhr** ist im Ereignistagebuch des HK ein Telefonat zwischen dem HK und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Abteilung Recht vermerkt. Als Gesprächsinhalt ist u. a. vermerkt „*Kapitän wenig kooperativ*“. Insoweit ist zu betonen, dass sich aus dem tatsächlichen Ablauf der Ereignisse bis zu diesem Zeitpunkt für die BSU keine Anhaltspunkte für eine solche Feststellung ergeben.

Im Hinblick auf den Beginn der Aktivitäten des HK bezüglich der Heranführung des Boarding Teams Ostsee sind im Ereignistagebuch lediglich vier Einträge enthalten, die außerdem nur sehr bedingt selbsterklärend sind. Um **12:04 Uhr** (= 1. Eintrag) wurde als erste Information ein Telefonat zwischen dem Notschlepper BALTIC⁶¹ und dem HK erwähnt. Der Tagebucheintrag hält fest, dass das Boarding Team Ostsee sich aktuell in Rostock/Groß Klein⁶² aufhält. Außerdem wurde notiert, dass die Bundespolizei einen Flugauftrag Groß Klein – Helgoland prüft.

Um **12:24 Uhr** (= 2. Eintrag) informierte die Bundespolizei das HK darüber, dass das Abwischen des Boarding Teams auf den Havaristen wegen der Dämmerung nur bis maximal 17:00 Uhr möglich sei. Die späteste Abflugzeit von Helgoland wäre demgemäß 16:00 Uhr.

Um **12:43 Uhr** (= 3. Eintrag) ging laut Ereignistagebuch des HK ein Anruf der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf ein. Als Gesprächsinhalt wurde vermerkt, dass der Hubschrauber EC155⁶³ bereit ist, das Boarding Team aus Rostock abzuholen und nach Helgoland zu fliegen. Dementsprechend übermittelte der Leiter des HAST um **12:46 Uhr** (= 4. Eintrag) per E-Mail einen Flugauftrag zum Transport des Boarding Teams Ostsee („*4 Personen plus Ausrüstung*“) vom Flugfeld Rostock/Groß Klein nach Helgoland an die Bundespolizei.

Die nächste Lagebesprechung im HK fand laut Ereignistagebuch gegen **13:43 Uhr** statt. Gegenstand der Lagebesprechung waren sinngemäß die folgenden Punkte:

- Erster Schleppversuch gescheitert, zweiter Versuch läuft derzeit.

⁶¹ Anm.: Der Notschlepper BALTIC ist in Rostock-Warnemünde stationiert. Die Mitglieder des Boarding Teams Ostsee haben ihren gewöhnlichen Aufenthalt zwar nicht an Bord dieses Schleppers, dieser dient aber trotzdem als Einsatzzentrale.

⁶² Groß Klein = Stadtteil im Nordwesten von Rostock.

⁶³ EC155 = Typbezeichnung dieses Hubschraubers.

- Wenn auch der zweite Versuch misslingt, soll versucht werden, die Schleppverbindung über das Heck des Havaristen herzustellen.
- Distanz bis zur 10-Meter-Tiefenlinie 1,5 Seemeilen.
- Havarist driftet aktuell mit 1 Knoten Geschwindigkeit in Richtung 10-Meter-Tiefenlinie.
- Hubschrauber EC155 nimmt das Boarding Team in Rostock/Hohe Düne⁶⁴ auf. Das Team wird nach Helgoland gebracht und steigt dort auf den Hubschrauber Super Puma um.
- Der Bundespolizei-Pilot merkt an, dass Winschmanöver nach Eintritt der Dämmerung nicht mehr möglich sind.
- MELLUM: Ankunft beim Havaristen in ca. 1 Stunde.

Bezüglich der genannten Gesprächsinhalte ist festzuhalten, dass aus den vorhergehenden Eintragungen im Ereignistagebuch nicht hervorgeht, warum der Ort für die Übernahme des Boarding Teams Ostsee von Rostock/Groß Klein nach Rostock/Hohe Düne verlegt wurde. Anlässlich der Befragung der in die Ereignisse am Unfalltag eingebundenen Beamten der Bundespolizei erhielt die BSU insoweit die Auskunft, dass Hubschrauber in Deutschland dazu verpflichtet sind, soweit wie möglich offiziell zugelassene Start-/Landeplätze zu benutzen. Aus diesem Grund sei seitens der Bundespolizei entschieden worden, für die Übernahme des Boarding Teams den zugelassenen Landeplatz auf dem Marinestützpunkt Rostock/Hohe Düne zu nutzen.

Um **14:00 Uhr** telefonierte das HK mit der BALTIC und kündigte die Ankunft des Polizeihubschraubers in Rostock/Hohe Düne für **14:30 Uhr** an. Die BALTIC wurde darüber informiert, dass der Hubschrauber mit dem Boarding Team anschließend sofort nach Helgoland fliegen wird und das Team dort für den Transfer zum Havaristen auf den Super Puma - Hubschrauber umsteigen soll.

Gegen **14:20 Uhr** fand im HK die nächste Lagebesprechung statt. Daraus ergibt sich, dass das HK zum fraglichen Zeitpunkt u. a. sinngemäß von folgendem Sachstand ausging:

- Der dritte Versuch eine Schleppverbindung am Vorschiff herzustellen, ist gescheitert.⁶⁵ Der nächste Versuch soll jetzt achtern erfolgen.
- Das Boarding Team erreicht Helgoland ca. 15:00 Uhr. Geschätzte Ankunft des Boarding Teams beim Havaristen (nach Umstieg auf Super Puma – Hubschrauber auf Helgoland) ca. 15:20 Uhr.
- *Der Kapitän weigert sich nach wie vor, beide Anker zu slippen.*
- Wenn die Schleppverbindung achtern hergestellt werden kann, hält die NORDIC den Havaristen fest. Die MELLUM soll dann, wenn möglich, eine zweite Schleppverbindung herstellen.
- Sobald sich das Boarding Team an Bord des Havaristen befindet und eine sichere Schleppverbindung hergestellt ist, erhält das Boarding Team den Auftrag, beide Anker zu slippen.

⁶⁴ Rostock/Hohe Düne = Marinestützpunkt im Norden von Rostock.

⁶⁵ Anm.: Tatsächlich waren zu diesem Zeitpunkt bereits fünf Versuche gescheitert.

Es wurde auf dieser Grundlage u. a. der Auftrag im Ereignistagebuch formuliert, bei der MELLUM anzufragen, ob mit den Vorbereitungen für das Herstellen einer Schleppverbindung begonnen werden kann.

Für die oben aufgeführte Sachstandsinformation, dass sich der Kapitän der GLORY AMSTERDAM bis zum Zeitpunkt der fraglichen Lagebesprechung „nach wie vor geweigert“ hätte, seine Anker zu slippen gibt es aus Sicht der BSU keine objektiven Anhaltspunkte. Die ausgewertete Funkkommunikation zwischen der GLORY AMSTERDAM einerseits und der NORDIC bzw. der Vkz andererseits belegt, dass es zu diesem Thema lediglich am frühen Morgen (**07:19 Uhr**) eine einzige Anfrage der Vkz in Richtung GLORY AMSTERDAM gegeben hatte. Diese war im Übrigen, wie oben (vgl. die Ausführungen zu (a) und (b) am Beginn des Abschnitts) dargestellt, durch massive sprachliche Probleme und höchstwahrscheinlich daraus resultierende inhaltliche Missverständnisse geprägt.

Für den Zeitraum bis zur nächsten Lagebesprechung im HK enthält das Ereignistagebuch im Hinblick auf die primären Aktivitäten der Krisenbewältigung die folgenden Einträge:

14:38 Uhr - Der Kapitän der MELLUM lehnt gegenüber dem HK telefonisch einen Notschleppeinsatz seines Schiffes wegen der derzeitigen Seegangsbedingungen und des daraus resultierenden zu hohen Risikos für seine Besatzung ab.

14:41 Uhr - Das HK wurde von der Bundespolizei telefonisch über die Landung des Polizeihubschraubers in Rostock informiert.

14:50 Uhr - Das HK wurde von der Vkz telefonisch über weitere gescheiterte Versuche, eine Schleppverbindung herzustellen, informiert. Außerdem informierte die Vkz das HK darüber, dass die Entfernung des Havaristen zur 10-Meter-Tiefenlinie noch 7 bis 8 Kabel beträgt.

14:58 Uhr - Beim HK geht telefonisch die Information ein, dass der Hubschrauber in Rostock gestartet ist und gegen 16:05 Uhr auf Helgoland eintreffen wird.

15:06 Uhr – Der Kapitän der NORDIC informiert das HK telefonisch darüber, dass eine Schleppverbindung zum Havaristen hergestellt werden konnte, dessen weiteres Driften aufgehalten werden kann und die 10-Meter-Tiefenlinie nicht überquert wird.

15:10 Uhr – Die Vkz informiert das HK telefonisch ebenfalls über die erfolgreiche Herstellung der Schleppverbindung.

Gegen **15:29 Uhr** fand die nächste Lagebesprechung im HK statt. Der nachfolgende Auszug aus den Eintragungen im Ereignistagebuch verdeutlicht, dass das HK erneut nur zum Teil von einem objektiv richtigen Sachverhalt ausging:

- Schleppverbindung ist hergestellt, Vorkante Brücke, Seitenklüse Steuerbord, Dyneema-Leine fest an 85-Tonnen-Poller, ca. 300 Meter Schleppdraht ausgebracht, GLORY AMSTERDAM wird zurzeit Richtung Nordost geschleppt.

- *Achtern war die Herstellung der Schleppverbindung nicht möglich, da der Kapitän sich geweigert hat, die Maschine zu stoppen.*
- MELLUM kann weiterhin auf Grund der Witterungsverhältnisse keine Leinenverbindung herstellen.

Folgende Aufträge wurden formuliert:

- Bitte an MELLUM: aktuelle Videos an HAST übermitteln.
- Boarding Team: Das Team soll in jedem Fall auf dem Havaristen abgesetzt werden, dort umgehend die Schleppverbindung überprüfen und dem HAST mitteilen, falls weitere Maßnahmen erforderlich sind.
- Vkz: Verfügung an Havaristen erteilen, Schlepper zu bestellen.
- HAST ermittelt zwischenzeitlich, wie viele Schlepper sinnvoll sind. Danach eventuell mündliche Verfügung über die Vkz, dass Schlepper im Zulauf sind.
- Wenn das Boarding Team abgesetzt ist, kann der Hubschrauber EC155 nach Klarmeldung des Hubschraubers Super Puma aus dem Einsatz entlassen werden. Hubschrauber Super Puma verbleibt auf Helgoland.

Wie bereits in der vorangegangenen Lagebesprechung (dort bezüglich der angeblichen Weigerung des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM, seine Anker zu slippen) ist wiederum zu betonen, dass es auch eine ausdrückliche Weigerung des Kapitäns, die Maschine zu stoppen tatsächlich zu keinem Zeitpunkt gegeben hat.

Richtig ist zwar, dass die GLORY AMSTERDAM die Bemühungen der NORDIC, eine Schleppverbindung zum Havaristen herzustellen, mehrfach abredewidrig durch unvermitteltes Starten der Hauptmaschine störte. Dafür, dass die Schiffsführung des Havaristen für die Herstellung der Schleppverbindung den Poller an der Steuerbordvorkante des Schiffes auswählte, weil die eigene Maschine nicht gestoppt werden sollte, gibt es jedoch keine belastbare Tatsachengrundlage. Die ausgewerteten Funkgespräche (**siehe Funkprotokoll ab 14:05 Uhr**) zwischen der GLORY AMSTERDAM und der NORDIC belegen vielmehr zweifelsfrei, dass die Schiffsführung des Havaristen die Entscheidung der NORDIC, die Schleppverbindung achtern zu realisieren, aus seemännischer Sicht nicht nachvollziehen konnte und beide Schiffsführungen bezüglich des konkreten Befestigungspunktes außerdem auch auf Grund sprachlicher Schwierigkeiten fundamental aneinander vorbei redeten (**vgl. bspw. den Inhalt der Funkkontakte um 14:26 Uhr, 14:31 Uhr bis 14:33 Uhr**).

Zwar hat die GLORY AMSTERDAM in einem Funkgespräch um **14:41 Uhr** tatsächlich versucht, der NORDIC ihre Beweggründe für die Wahl der Steuerbordseite als Befestigungsort zu erklären, indem sie darauf hinwies, dass es für den Havaristen dadurch einfacher sei, seine Hauptmaschine zu nutzen. Die NORDIC ging aber im weiteren Verlauf des Gesprächs mit keinem Wort auf dieses Thema ein, so dass zu vermuten ist, dass man dort die fragliche Idee inhaltlich immer noch nicht zur Kenntnis nahm. Hierfür spricht auch die ergänzende Stellungnahme der Schiffsführung der NORDIC zu deren Einsatzprotokoll. Dort heißt es nämlich, dass man, nachdem die Wurfleine auf dem Deck des Havaristen angekommen war, mit allen Mitteln versucht habe, deren Crew dazu zu bewegen, diese nach achtern zu führen und nicht durch die Querklüse an der Steuerbordvorkante der Aufbauten.

Im Zeitraum bis zur nächsten Lagebesprechung im HK, die gegen 17:24 Uhr durchgeführt wurde, enthält das Ereignistagebuch bezüglich der primären Maßnahmen des Krisenmanagements sinngemäß die folgenden Einträge:

15:44 Uhr⁶⁶ – Anruf des HK bei der Vkz: Auflage vom HAST, dass der Havarist drei Schlepper mit einem Pfahlzug von mindestens 80 Tonnen anzunehmen hat; Vkz soll diesbezügliche Schifffahrtspolizeiliche Verfügung aussprechen.

15:54 Uhr⁶⁷ - Anruf der NORDIC beim HK: Information, dass die Schleppverbindung gebrochen ist, eine neue Schleppverbindung vorbereitet wird und die NORDIC die Ankunft des Boarding Teams erwartet.

15:56 Uhr⁶⁸ – Anruf des HK bei der Vkz: Vkz soll Verfügung aussprechen, beide Anker zu fieren und mit der Hauptmaschine in sicheren Bereich zu verholen.

16:02 Uhr – Anruf der MELLUM beim HK: Der Havarist hat einen Anker weggefiert und nimmt Fahrt auf mit NW-lichem Kurs – Korrektur dieses Eintrags um 16:25 Uhr: Falschmeldung; Anker nicht weggefiert.

16:05 Uhr – Anruf des HK bei Reederei URAG: Reederei schickt Schlepper JADE Richtung Havarist.

16:12 Uhr – Anruf der Bundespolizei beim HK: Hubschrauber EC155 mit Boarding Team auf Helgoland gelandet, Hubschrauber EC155 aus Einsatz entlassen.

16:14 Uhr – Anruf HK bei der Vkz: Abfrage Status des Havaristen bezüglich Hauptmaschine, Ruderpumpen, Mooring-Winden, Bugstrahler

16:14 Uhr – HK hat Funk zwischen NORDIC und Hubschrauber Super Puma mitgehört: Hubschrauber startet von Helgoland und fragt nach aktueller Position des Havaristen.⁶⁹

16:30 Uhr – Anruf HK bei der MELLUM: Auftrag, das Abwischen des Boarding Teams zu dokumentieren, Information der MELLUM, dass aktuell zwei Personen abgewünscht sind.

⁶⁶ Anm.: Die Uhrzeitangabe ist offenbar leicht fehlerhaft. Die fragliche Verfügung wurde gemäß dem Funkprotokoll bereits um **15:37 Uhr** ausgesprochen.

⁶⁷ Anm.: Gemäß dem Einsatzprotokoll der NORDIC hat der vorgenannte Anruf um **15:47 Uhr** stattgefunden und zusätzlich die „Order“ des HK beinhaltet, dass der Havarist seine Anker slippen und aus eigener Kraft aus dem Flachwasserbereich manövrieren soll.

⁶⁸ Anm.: Die Uhrzeitangabe ist wiederum offenbar leicht fehlerhaft. Die fragliche Verfügung wurde gemäß dem Funkprotokoll bereits um **15:48 Uhr** ausgesprochen.

⁶⁹ Anm.: Das MLZ des HK ist mit einer Flugfunkanlage ausgestattet, um mit Einsatzflugzeugen in Kontakt treten und den Flugfunkverkehr mithören zu können. Auch der über Flugfunkfrequenzen abgewickelte Funkverkehr zwischen entsprechend ausgerüsteten Einsatzschiffen und –flugzeugen wird mitgehört. Über eine UKW-Seefunkanlage verfügte das MLZ zum Unfallzeitpunkt nicht. Vgl. im Übrigen zur Problematik „HK als aktiver/passiver Teilnehmer des Funkverkehrs“ die Ausführungen unten in Kap. 4.2.6.1 des Berichtes.

16:32 Uhr – HK hat Funk zwischen NORDIC und dem Hubschrauber der Bundespolizei mitgehört: Rückfragen zum Winschen, Details wegen schlechter Verbindungsqualität nicht verstanden.

16:52 Uhr – Anruf des HK bei der Bundespolizei: Hubschrauber Super Puma soll zwei Ausrüstungstaschen von der NORDIC zur GLORY AMSTERDAM transportieren.

Gegen **17:24 Uhr** fand im HK die nächste Lagebesprechung statt. Die folgenden Gesprächsinhalte wurden im Ereignistagebuch sinngemäß vermerkt:

- Boarding Team befindet sich mit zwei Ausrüstungstaschen auf dem Havaristen.
- Boarding Team hat ersten Bericht übermittelt.
- Zwei Schlepper (JADE und BUGSIER 9) im Zulauf.
- ETA⁷⁰ BUGSIER 9 – 18:30 Uhr.
- ETA JADE – 19:00 Uhr.
- Sobald Leinenverbindungen zwischen dem Havaristen und den Schleppern NORDIC, BUGSIER 9 und JADE hergestellt ist, werden die Anker abgetrennt.
- NORDIC geht ans Heck, die beiden anderen Schlepper sollen vorne anspannen.
- Der Havarist hat Probleme mit der Ruderanlage.
- Der Schlepper BUGSIER 10 ist ebenfalls auf dem Weg Richtung Wilhelmshaven. Wenn er in der Nähe des Havaristen ist, wird entschieden, ob er unterstützend tätig werden soll.
- Wetterbesserung – Wind 7 bis 8 Bft.

Aufträge (u. a.):

- Hubschrauber EC155 ist entlassen.
- Hubschrauber Super Puma fliegt zurück nach Helgoland und stellt dort. Einsatzbereitschaft in eigener Zuständigkeit wieder her.
- Vkz: Weiterfahrverbot aussprechen; Havarist nach seinem nächsten Zielhafen fragen.
- Der OSC soll dem HAST mitteilen, wenn die Schlepper in Sicht sind.

Um **17:52 Uhr** ist im Ereignistagebuch des HK ein eingehender Anruf der NORDIC vermerkt, in welchem diese darüber informiert, dass das Ruder des Havaristen auf 30 Grad Steuerbord blockiert ist und sich das Schiff mit der Fahrtstufe Voll Voraus um die Ankerkette dreht. Die NORDIC versucht laut diesem Eintrag weiter, eine Schleppverbindung herzustellen, hat aber selbst nur noch zwei Meter Wasser unter dem Kiel.

Nach dem Einsatzprotokoll der NORDIC hat dieses Telefonat um **17:48 Uhr** stattgefunden. Außerdem enthält das Protokoll der NORDIC den zusätzlichen Hinweis, dass das HK die NORDIC unter Verweis auf deren OSC-Funktion daran erinnert habe, die Schlepper JADE, BUGSIER 9 und BUGSIER 10 koordinieren zu müssen.

⁷⁰ ETA = Estimated time of arrival = voraussichtliche Ankunftszeit.

Ebenfalls lediglich aus dem Einsatzprotokoll der NORDIC ergibt sich, dass deren Schiffsführung um **18:08 Uhr** beim HK angerufen und die aktuelle Lage geschildert habe. Es ist demnach davon auszugehen, dass das HK spätestens zu diesem Zeitpunkt von der Strandung der GLORY AMSTERDAM Kenntnis hatte. Gleichwohl wurde im Ereignistagebuch weder dieser eingehende Anruf festgehalten, noch zu diesem oder einem anderen Zeitpunkt die (endgültigen) Strandung des Havaristen als besonderes Ereignis formal aktenkundig gemacht.

Die weiteren Einträge im Ereignistagebuch betreffen die vielfältigen Aktivitäten des HK, die nach dem Stranden der GLORY AMSTERDAM erforderlich waren bzw. temporär für erforderlich gehalten wurden, um die Unfallfolgen zu begrenzen und die Bergung des Schiffes vorzubereiten und letztlich zu realisieren. Oben (vgl. Kapitel 3.3.1) wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Untersuchung der BSU sich auf die Ereignisse und das Krisenmanagement bis zum Stranden des Havaristen und die Beantwortung der Frage, ob bzw. wie ein solches Ereignis zukünftig vermieden werden kann, beschränkt. Aus diesem Grund wird in diesem Abschnitt des Berichts darauf verzichtet, die Aktivitäten des HK, die das nachfolgende Krisenmanagement betrafen, zu thematisieren.

3.3.9.3 Heranführung des Boarding Teams Ostsee

Nachdem deutlich geworden war, dass das Aufwischen des Boarding Teams von der NORDIC unter den gegebenen Umständen zu gefährlich war, wurde von dessen Schiffsführung die Idee entwickelt, mit dem Schlepper in Richtung Jade-Mündung zu verholen, um das Team dort bei mutmaßlich besseren äußeren Bedingungen an den Hubschrauber zu übergeben. Der entsprechende Vorschlag wurde dem HK um **11:50 Uhr** telefonisch übermittelt. Um **12:00 Uhr** teilte das HK der NORDIC mit, dass diese nicht in Richtung Jade laufen, sondern beim Havaristen verbleiben solle. Der Schlepper wurde aufgefordert, beim Havaristen nachzufragen, ob dessen Besatzung in der Lage sei, eine Schleppverbindung herzustellen.

Die vorstehenden Informationen ergeben sich lediglich aus dem Einsatzprotokoll der NORDIC. Das Ereignistagebuch des HK enthält demgegenüber keine Einträge, aus denen erkennbar wird, auf welcher Grundlage man dort den Plan der NORDIC verwarf. Auch über die im unmittelbaren Zusammenhang mit dieser Entscheidung stehende Alternativlösung, das Boarding Team Ostsee per Hubschrauber aus Rostock heranzuführen und über die insoweit angestellten Überlegungen gibt das Ereignistagebuch des HK keine Auskunft.

Das HK hat diesbezüglich anlässlich des Gesprächs mit dem Untersucherteam der BSU die beiden Einsatzoptionen

- (1) Verholen der NORDIC in Richtung Jade, Abgabe des Boarding Teams an den Hubschrauber im Bereich Schillig Reede oder
- (2) Verbleib der NORDIC beim Havaristen; Versuche, eine Schleppverbindung ohne Unterstützung des Boarding Teams herzustellen; Heranführung des Boarding Teams Ostsee

vorgelegt (vgl. unten **Abb. 31**) und erläutert, dass man sich im Ergebnis eines internen Abwägungsprozesses, auf Grund der nachfolgenden Aspekte für die Variante (2) entschieden habe.

Im Einzelnen führte das HK sinngemäß Folgendes aus:

zu (1):

- *Der Havarist bleibt ohne geeignete Hilfe zurück, während er nur noch sieben Seemeilen von der 5-Meter-Tiefenlinie entfernt ist.*
- *Hin- und Rückfahrt inklusive Winschmanöver sowie Aufbau einer Notschleppverbindung dauern insgesamt mehr als vier Stunden.*
- *Es sind dann keine weiteren Schleppversuche mehr möglich.*
- *Gemäß der Driftprognose erreicht der Havarist innerhalb von vier Stunden die 5-Meter-Tiefenlinie.*

zu (2):

- *Die NORDIC kann ohne Zeiteinbußen umgehend mehrmals versuchen, eine Schleppverbindung mit Unterstützung der Besatzung des Havaristen herzustellen.*
- *Durch die Heranführung des Boarding Teams Ostsee wird für den Fall, dass die Besatzung des Havaristen es nicht schafft, die Leinenverbindung herzustellen, eine weitere Handlungsalternative ermöglicht.*
- *Die NORDIC ist permanent vor Ort, um in unmittelbarer Nähe der GLORY AMSTERDAM als kommunikatives Bindeglied zwischen Vlkz/HK und Havarist zu fungieren.*

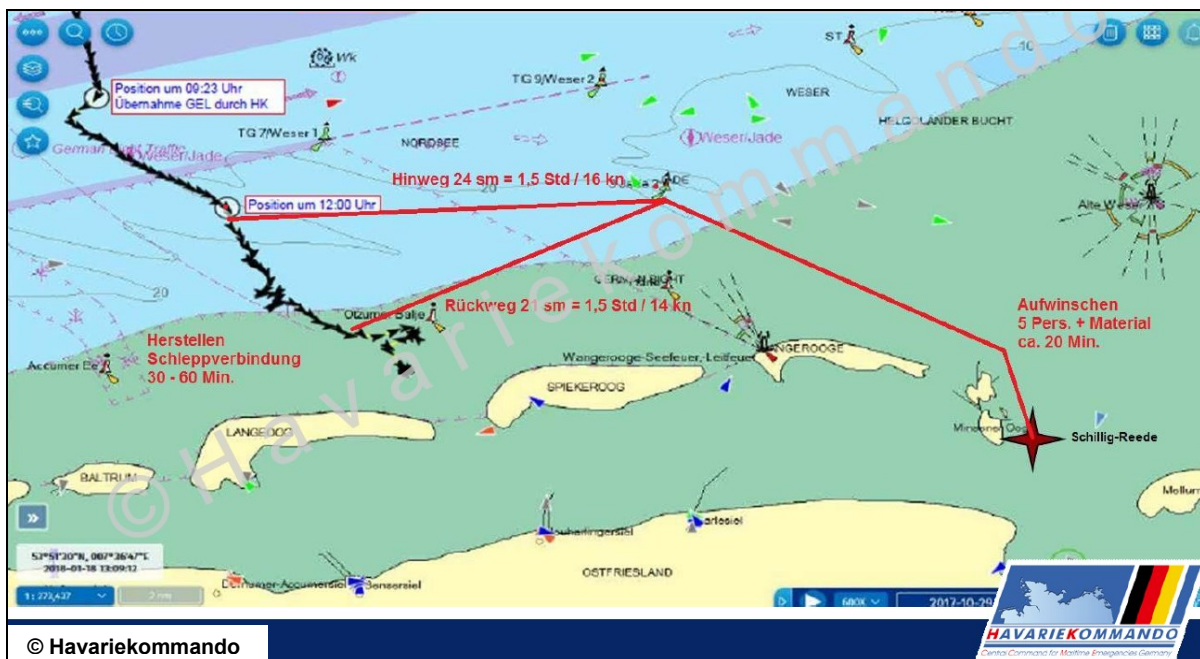


Abbildung 31: Verholen der NORDIC in Richtung Jade vs. Verbleib beim Havaristen⁷¹

⁷¹ Quelle: Präsentation des HK anlässlich des Gesprächs mit der BSU am 2. Juli 2018.

3.3.10 Einsatz des Notschleppers NORDIC am Unfalltag

3.3.10.1 Vorbemerkungen

In diesem Abschnitt des Untersuchungsberichtes werden zunächst die wesentlichen Aktivitäten des Notschleppers NORDIC schwerpunktmäßig auf Basis der Eintragungen in dessen Einsatzprotokoll und der hierzu gefertigten ergänzenden Stellungnahme des Kapitäns des Schleppers dargestellt. Dabei werden zwangsläufig Informationen wiederholt, die bereits an anderen Stellen des Berichtes thematisiert wurden. Gleichwohl ist es für das Gesamtverständnis und die Analyse des Unfallherganges erforderlich, den Verlauf des Unfalltages gesondert aus der Perspektive der NORDIC zu betrachten. Im Hinblick auf die protokollierten Uhrzeiten wurde oben bereits festgestellt, dass es Diskrepanzen zwischen den von der BSU herangezogenen diversen Quellen gibt. Da in diesem Abschnitt vorrangig die subjektive Sichtweise der NORDIC dargestellt werden soll, wird seitens der BSU weitgehend darauf verzichtet, die Uhrzeitangaben kritisch zu würdigen bzw. zu korrigieren, soweit diese nicht von besonderer Bedeutung sind.

Auf Grund des unmittelbaren Sachzusammenhanges werden in dem Abschnitt über den Einsatz der NORDIC am Unfalltag außerdem die Aspekte Leinenhandling, Kooperationsbereitschaft der GLORY AMSTERDAM beim Herstellen der Schleppverbindung, Eignung der NORDIC für die Übergabe von Personen an einen Hubschrauber und äußere Erkennbarkeit als Notschlepper thematisiert.

3.3.10.2 Auftragserteilung

Die NORDIC wurde vom MLZ in der zweiten Tageshälfte des 28. Oktobers in Anbetracht der bevorstehenden Orkanwetterlage vorsorglich von ihrer regulären, im Notschleppkonzept definierten Standby-Position nördlich der Insel Norderney auf die so genannte Sturm-Offshore-Position zwischen den Verkehrstrennungsgebieten westlich der Insel Helgoland beordert.

Am **29. Oktober** um **07:13 Uhr** erhielt die Schiffsführung des Notschleppers von der Vcz die ausdrückliche Anweisung, sich auf den Weg zur GLORY AMSTERDAM zu machen. Der Wachoffizier auf der Brücke der NORDIC hatte bereits zuvor durch das Mithören der relevanten UKW-Funkkanäle Kenntnis davon erlangt, dass die GLORY AMSTERDAM trotz ausgebrachter Anker zu driften begonnen hatte. Die NORDIC war somit bereits darauf vorbereitet, von der Vcz gerufen zu werden und zum Einsatz zu kommen. Die Wegstrecke zum Havaristen (ca. 10 Seemeilen) konnte relativ zügig zurückgelegt werden.

Während der Fahrt Richtung GLORY AMSTERDAM rief die Vcz um **07:42 Uhr** die NORDIC. Man verständigte sich darauf, dass der Notschlepper sich nach dem Eintreffen beim Havaristen für einen Einsatz bereithalten solle. Eine konkrete, weitergehende Anweisung, mit der GLORY AMSTERDAM Kontakt aufzunehmen und/oder sich als Notschlepper anzudienen, erhielt die NORDIC zunächst nicht.

Gegen **08:10 Uhr** traf der **Notschlepper** in der Nähe des Havaristen ein.

3.3.10.3 Agieren vor Ort

Um **08:12 Uhr** rief die GLORY AMSTERDAM die NORDIC und erkundigte sich sinngemäß danach, ob diese als Assistenzschlepper vor Ort sei. Die NORDIC verneinte dies und versuchte - im Ergebnis erfolglos - dem Havaristen ihren besonderen, auf ein Notschleppen beschränkten Auftrag zu erklären.

Die NORDIC verschaffte sich anschließend durch optische Beobachtungen und anlässlich mehrerer Funkkontakte mit dem Havaristen einen ersten Eindruck von dessen Situation.

Um **08:27 Uhr** rief die Vzk bei der NORDIC an und erkundigte sich nach dem aktuellen Sachstand. Laut dem Einsatzprotokoll der NORDIC wurde vereinbart, dass die Vzk ihrerseits das HK informiert.

Um **08:57 Uhr** startete die NORDIC einen erneuten, letztlich wiederum erfolglosen Versuch, der GLORY AMSTERDAM ihre besondere Aufgabe als Notschlepper zu erklären und wies insbesondere daraufhin, im Moment lediglich vorsorglich für einen eventuell notwendig werdenden Notschleppeneinsatz vor Ort zu sein. Die NORDIC schlug vor, eine etwaig erforderlich werdende Schleppverbindung am Heck des Havaristen zu realisieren und wies deren Schiffsführung darauf hin, dass sie sich an die Vzk wenden müsse, wenn sie wolle, dass die NORDIC anspannt.

Um **09:07 Uhr** telefonierte die NORDIC erneut mit der Vzk, um über den aktuellen Sachstand zu berichten. Gemäß der ergänzenden Stellungnahme zu dem Einsatzprotokoll soll die Vzk in diesem Gespräch darauf hingewiesen haben, dass der Kapitän des Havaristen nicht bereit sei, Personen auf die Back des Schiffes zu schicken. Die BSU stellt hierzu fest, dass dem ausgewerteten Funkverkehr zwischen der GLORY AMSTERDAM und der Vzk eine solche Information nicht entnommen werden konnte.

Um **09:25 Uhr** ist im Einsatzprotokoll der NORDIC ein Anruf des HK vermerkt. Dem HK wurde die Situation vor Ort geschildert. Mangels gegenteiliger Aufzeichnungen oder sonstiger Anhaltspunkte ist davon auszugehen, dass es sich bei diesem Telefonat um den ersten direkten Kontakt zwischen dem HK und der NORDIC am Unfalltag gehandelt hat.

Um **09:31 Uhr** ging bei der NORDIC ein Anruf der Vzk mit der Information ein, dass die Einsatzleitung in Kürze auf das HK übergehen werde. Die Vzk bat die NORDIC, anzuspannen. Das Einsatzprotokoll erhält zu dieser Information den ergänzenden Hinweis „*Klare Order fehlt noch.*“ und die Aussage „*GLORY AMSTERDAM lehnt auch Hilfe ab.*“ In der ergänzenden Stellungnahme wurde letztgenannter Aspekt nochmals betont, indem darauf hingewiesen wurde, dass die NORDIC die GLORY AMSTERDAM angesprochen habe, um durchzugeben, dass man anspannen sollte. Die GLORY AMSTERDAM habe erwidert, dass man keine Hilfe brauche. Die Ablehnung des Hilfsangebotes sei unmissverständlich gewesen. Einen Beleg hierfür konnte die BSU dem vorangegangenen UKW-Funkverkehr zwischen der NORDIC und dem Havaristen jedoch nicht entnehmen. Im Gegenteil, um **08:57 Uhr** hatte die

GLORY AMSTERDAM – wenn auch vermutlich in dem Irrglauben, die NORDIC sei als Assistenzschlepper vor Ort – ausdrücklich um Hilfe gebeten.

Um **09:40 Uhr** erreichte die NORDIC ein Telefonanruf der MELLUM. Diese erkundigte sich nach der Lage und teilte mit, auf dem Weg zum Havaristen zu sein.

Um **10:08 Uhr** ging auf der NORDIC ein Anruf des HK ein. Dem HK wurde die aktuelle Position des Havaristen übermittelt. Das HK teilte mit, dass man die Einsatzleitung übernommen hat. Die NORDIC erhielt den Auftrag, das Boarding Team für das Übersetzen auf den Havaristen (per Hubschrauber) klarzumachen.

Um **10:06 Uhr** erkundigte sich die Vcz telefonisch bei der NORDIC nach der aktuellen Lage. Die Vcz teilte mit, dass sie noch nichts von der Übernahme der Einsatzleitung durch das HK wisse.

In einem Telefonanruf um **10:22 Uhr** ernannte das HK die NORDIC zum OSC. Die NORDIC wurde außerdem beauftragt, der GLORY AMSTERDAM die bevorstehende Ankunft des Boarding Teams anzukündigen. Die NORDIC kam dieser Aufforderung in einem Funkgespräch um **10:35 Uhr** nach. Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM reagierte hierauf mit dem mehrfach vorgetragenen Hinweis, dass man kein Boarding Team benötigen würde.

Um **10:38 Uhr** (laut Funkprotokoll um **10:45 Uhr**) wiederholte die NORDIC die oben genannte Ankündigung in Richtung GLORY AMSTERDAM und erhielt erneut die Antwort, dass ein Boarding Team nicht benötigt würde.

In den beiden vorgenannten Funkgesprächen erläuterte der Kapitän der NORDIC dem Havaristen, dass die Aufgabe des Boarding Teams darin bestehen soll, bei der Herstellung einer Schleppverbindung zu helfen und dass die Annahme des Boarding Teams ein „*advice*“ (Rat) der deutschen Behörde („*German authority*“) sei. Die NORDIC verzichtete allerdings darauf, in den genannten Funkkontakten nochmals zu versuchen, dem Havaristen den nichtkommerziellen, hoheitlich begründeten Sinn und Zweck des geplanten Notschleppens zu erklären.

In einem Telefonat zwischen dem HK und der NORDIC um **10:42 Uhr** wurde der Schlepper darüber informiert, dass der Hubschrauber unterwegs ist. Der Kapitän der NORDIC unterrichtete das HK über die Haltung der GLORY AMSTERDAM bzgl. des Einsatzes des Boarding Teams und bat darum, dass die Vcz eine entsprechende Schifffahrtspolizeiliche Verfügung ausspricht. Die Vcz kam dieser Bitte, die die GLORY AMSTERDAM widerspruchslos quittierte, um **10:47 Uhr** nach.

Um **10:58 Uhr** rief die GLORY AMSTERDAM die NORDIC und wies unter Hinweis auf die Verbesserung der Wetterlage darauf hin, dass man keinen Hubschrauber (also kein Boarding Team) benötigen würde. Die NORDIC entgegnete hierauf erneut, dass es sich bei der Verpflichtung zur Annahme des Teams um einen Rat („*advice*“) der deutschen Behörde („*German authority*“) handeln würde.

Um **11:17 Uhr** meldete sich der Hubschrauber der Bundespolizei bei der NORDIC. Da an Bord des Hubschraubers die Seefunkanlage ausgefallen war, wurde die Kommunikation über Flugfunk und Telefon geführt.

Der Hubschrauber erreichte gegen **11:21 Uhr** die NORDIC und versuchte anschließend erfolglos eine für das Aufwischen des Boarding Teams sichere Position über der NORDIC einzunehmen. Über diesen Sachstand informierte die NORDIC um **11:35 Uhr** via UKW die Vkz.

Um **11:45 Uhr** rief die NORDIC beim HK an und informierte dieses über die aktuellen Schwierigkeiten.

Um **11:46 Uhr** füllte die NORDIC den Rollreduktionstank, um die Rollbewegungen des Schleppers zu minimieren. Gemäß der Stellungnahme zum Einsatzprotokoll ist der fragliche Tank nicht für Einsätze der fraglichen Art auf See bestimmt und daher auch nicht ständig gefüllt, weil das Befüllen des Tanks zwangsläufig zu einer Reduzierung der Stabilität führt. Der Kapitän der NORDIC habe diesen Nachteil gleichwohl in Kauf genommen, um den Hubschrauber bei seinen Bemühungen zu unterstützen. Trotzdem scheiterten die weiteren Versuche des Hubschraubers, sich sicher über der NORDIC zu positionieren. Hierüber informierte die NORDIC das HK um **11:50 Uhr** in einem weiteren Telefonat. Der Kapitän des Schleppers unterbreitete den Vorschlag, für die Realisierung des Transfers vorübergehend in Richtung Jade zu laufen. Das HK kündigte an, diesen Plan zu prüfen und sich dann bei der NORDIC zu melden.

Um **11:54 Uhr** informierte die NORDIC die Vkz über die Idee, den Transfer des Boarding Teams auf der Jade vorzunehmen. Anschließend (um **11:57 Uhr**) kündigte die NORDIC – ohne die Zustimmung des HK abgewartet zu haben - gegenüber der GLORY AMSTERDAM an, für die Einnahme der Transferposition zu einer bessere Position zu fahren („*So we will drive to a better place for pick up our boarding team.*“) und das Boarding Team dementsprechend erst in ca. 3,5 Stunden an den Havaristen zu übergeben („*So we will send the boarding team by helicopter in approximately 3,5 hours.*“) Die Reaktionen der GLORY AMSTERDAM auf die genannte Ankündigung lassen vermuten, dass deren Schiffsführung diese inhaltlich nicht verstand.

Um **12:00 Uhr** teilte das HK der NORDIC mit, dass diese nicht in Richtung Jade laufen solle. Stattdessen wurde der Schlepper aufgefordert, beim Havaristen nachzufragen, ob man dort in der Lage sei, die Schleppverbindung ohne externe Unterstützung herzustellen. Die NORDIC richtete unmittelbar danach eine entsprechende Anfrage an die GLORY AMSTERDAM. Dabei wurde allerdings darauf verzichtet, den Havaristen darüber zu informieren, dass der Schlepper nun doch vor Ort bleiben wird. Auch ein neuerlicher Versuch der Schiffsführung des Havaristen den Sinn und Zweck des geplanten Notschleppmanövers zu erläutern, den dieser offensichtlich nach wie vor nicht verstanden hatte, wurde seitens der NORDIC nicht unternommen. Die NORDIC nahm lediglich zur Kenntnis, dass der Havarist auf Grund einer Wetterbesserung die Notwendigkeit einer Schleppverbindung verneinte und gab diese Information um **12:04 Uhr** telefonisch an das HK weiter.

Um **12:07 Uhr** erteilte die Vkz der GLORY AMSTERDAM die Schifffahrtspolizeiliche Verfügung, eine Schleppleine „for secure“ von der NORDIC am Heck anzunehmen

Um **12:09 Uhr** informierte die Vkz die NORDIC via UKW über die ausgesprochene Verfügung und forderte den Schlepper auf, der Vkz sofort zu berichten, wenn der Havarist der Verfügung nicht nachkommt.

Direkt nach diesem Funkkontakt rief der Havarist den Schlepper und fragte, ob dieser die Schleppleine achtern oder vorne übergeben will. Die Frage wurde von der NORDIC offenbar nicht verstanden. Jedenfalls erhielt die GLORY AMSTERDAM hierauf keine konkrete Antwort. Der Havarist fragte deshalb nochmals nach und verwendete nunmehr den Begriff „forecastle“. Dieser wurde aber sehr schnell und undeutlich ausgesprochen und war für die BSU erst nach mehrfachem Abhören des fraglichen Funkspruchs zu verstehen. Es verwundert daher nicht, dass die NORDIC wiederum nicht direkt auf die Frage einging. Stattdessen verständigte man sich mit dem Havaristen lediglich darauf, dass die Schleppleine vom Schlepper übergeben wird und man an Deck der GLORY AMSTERDAM die notwendigen Vorbereitungen treffen wird.

Um **12:24 Uhr** meldete der Havarist der NORDIC seine Bereitschaft zur Übernahme der Schleppleine auf der Backbordseite des Vorschiffes. Die NORDIC nahm diese Ankündigung vollinhaltlich zur Kenntnis.

In der Stellungnahme des Kapitäns der NORDIC zu dem Einsatzprotokoll wird betont, dass man an Bord der NORDIC überrascht gewesen sei, dass die GLORY AMSTERDAM die Schleppverbindung nun über den Bug herstellen wollte, nachdem deren Kapitän zuvor gesagt hätte, er würde keine Crew nach vorne schicken. Die BSU hat hierzu bereits festgestellt, dass es für eine diesbezügliche Aussage des Kapitäns keine Anhaltspunkte innerhalb des ausgewerteten Funkverkehrs gibt. Die Tatsache, dass der Havarist selbst den Vorschlag unterbreitete, die Schleppverbindung am Bug zu realisieren, bestätigt indirekt, dass es sich bei der Aussage, er habe diese Möglichkeit zuvor abgelehnt, offenbar lediglich um eine irrtümliche Mutmaßung seitens der Vkz gehandelt hatte.

Gegen **12:37 Uhr** begann die NORDIC nach vorangegangenen Bemühungen, der GLORY AMSTERDAM den Ablauf der Herstellung der Schleppverbindung zu erläutern, damit, sich erstmals dem Bug des Havaristen anzunähern. Im Hinblick auf den Verlauf der nachfolgenden Anstrengungen der NORDIC, eine Schleppverbindung herzustellen, wird zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen auf die diesbezügliche ausführliche Darstellung des Sachverhaltes oben in Kapitel 3.1.3 des Untersuchungsberichtes verwiesen. An dieser Stelle ist insoweit lediglich nochmals zu betonen, dass sämtliche Versuche der NORDIC, die zunächst am Bug und später (ab ca. **14:29 Uhr**) am Heck des Havaristen agierte, um die Leinenverbindung zu realisieren, durch große Schwierigkeiten bei der begleitenden sprachlichen Kommunikation zwischen den Brücken beider Fahrzeuge und bei der Ausführung der erforderlichen seemännischen Handgriffe an Bord der GLORY AMSTERDAM gekennzeichnet waren. Die Bemühungen der NORDIC, sich dem Havaristen in der für die Übergabe der Leine erforderlichen Art und Weise anzunähern, wurden darüber hinaus immer wieder dadurch erschwert, dass die GLORY AMSTERDAM

entgegen entsprechender Aufforderungen und entgegen eigener Ankündigungen die eigene Hauptmaschine einsetzte, vermutlich um das kontinuierliche Driften Richtung Flachwasser zumindest zu verzögern.

Um **14:08 Uhr** nahm die MELLUM nach deren Ankunft im Havariegebiet mit der NORDIC via UKW Kontakt auf und warf gegenüber dem Schlepper die Frage auf, ob der Havarist seine Anker nicht slippen könne. Die Antwort der NORDIC lautete: „*Das will er wohl nicht.*“ Die BSU hat allerdings keine Anhaltspunkte dafür gefunden, dass der Havarist sich diesbezüglich – abgesehen von dem insoweit objektiv wenig aussagekräftigen Funkkontakt mit der Vkz um **07:19 Uhr** – im fraglichen Sinne geäußert hätte.

Im Vorfeld des insgesamt siebten Versuchs eine Schleppverbindung herzustellen, der unmittelbar im Anschluss an den gescheiterten ersten diesbezüglichen Versuch am Heck des Havaristen gestartet wurde, kam es um **14:31 Uhr** zu einem verhängnisvollen Missverständnis zwischen dem Havaristen und der NORDIC bezüglich der Festlegung des Befestigungspunktes der Schleppleine an Bord der GLORY AMSTERDAM. Der vom Havaristen per UKW vorgetragene Vorschlag, die Leine an der Backbordseite des Schiffes in Höhe der Luke 7 (also im Bereich Vorkante Brücke) festmachen zu wollen, wurde von der NORDIC sprachlich nicht richtig verstanden. Diese „bestätigte“ stattdessen, die Backbord-Schulter („port shoulder“) als Befestigungspunkt. Diesbezüglich redeten die Schiffsführungen auch in mehreren weiteren Funkgesprächen zwischen **14:32 Uhr** und **14:46 Uhr** aneinander vorbei. Als man an Bord der NORDIC optisch erkannte, dass man auf dem Hauptdeck der GLORY AMSTERDAM dabei war, einen aus seemännischer Sicht vollkommen ungeeigneten Befestigungspunkt auszuwählen, war es trotz entsprechender Bemühungen (durch Handzeichen und via Funk) nicht mehr möglich, die dortige Schiffsführung und Decksbesatzung von dem bereits um **14:31 Uhr** angekündigten und nunmehr in der Umsetzung befindlichen Plan abzubringen.

Gegen **14:49 Uhr** entwickelte die NORDIC in einem Funkkontakt mit der MELLUM den Vorschlag, dass letztere versuchen solle, die NORDIC durch Herstellung einer weiteren Schleppverbindung zu unterstützen. Die MELLUM lehnte dies unter Hinweis auf ihr niedriges Arbeitsdeck und die daraus resultierende Lebensgefahr für auf dem Deck agierende Besatzungsmitglieder ab. In der ergänzenden Stellungnahme der NORDIC zu deren Einsatzprotokoll wird insoweit betont, dass diese Entscheidung für die NORDIC nachvollziehbar gewesen sei.

Unmittelbar nach der endgültigen Herstellung der Schleppverbindung versuchte die NORDIC um **15:00 Uhr** durch Nachfragen bei der GLORY AMSTERDAM die Belastungsgrenze des verwendeten Pollers in Erfahrung zu bringen. Auch insoweit dauerte es einige Minuten bis die Frage seitens der GLORY AMSTERDAM inhaltlich richtig verstanden und beantwortet wurde. Die NORDIC versuchte mit den einzigen ihr zur Verfügung stehenden, objektiv nur wenig erfolgversprechenden Mitteln, nämlich der Veränderung der Länge des ausgebrachten Schleppdrahtes und durch die Wahl geeigneter Werte für Kurs und Geschwindigkeit, die gravierende Überbelastung des Pollers zu kompensieren. Lastspitzen von 120 Tonnen ließen sich letztlich jedoch nicht verhindern und führten schließlich um **15:46 Uhr** zu einem

Abriß des auf eine Zugbelastung von 86 Tonnen ausgelegten Pollers und darauf folgend zum Bruch der Leinenverbindung.

Um **15:47 Uhr** informierte die NORDIC das HK über den Misserfolg und erhielt von dort die Order, den Havaristen aufzufordern, beide Anker zu slippen und aus eigener Kraft den Flachwasserbereich zu verlassen. Die NORDIC rief danach umgehend die GLORY AMSTERDAM und übermittelte dieser, allerdings in Form eines Ratschlags („*advice*“), die entsprechende Forderung.

Um **15:54 Uhr** erhielt die NORDIC vom HK telefonisch die Anweisung, sich auf einen neuen Schleppversuch vorzubereiten und diesen zu realisieren, sobald das Boarding Team auf dem Havaristen abgesetzt worden ist.

Ab ca. **16:25 Uhr** begann der Hubschrauber der Bundespolizei damit, das Boarding Team auf den Havaristen abzuwünschen.

Um **16:43 Uhr** kam es zu einem ersten direkten Funkkontakt und Informationsaustausch zwischen dem zwischenzeitlich auf der Brücke der GLORY AMSTERDAM eingetroffenen Boarding Team und der NORDIC.

Um **16:50 Uhr** rief das HK die NORDIC an und forderte diese auf, mit dem Boarding Team zu klären, welche Ausrüstung es noch benötigt. Diese sollte dann per Hubschrauber von der NORDIC zur GLORY AMSTERDAM transportiert werden. Die NORDIC wandte sich anschließend per Funk an das Boarding Team. Es wurde vereinbart, dem Boarding Team drei Taschen mit Ausrüstungsgegenständen (u. a. Schweißgerät, Leinenschießgerät) via Hubschrauber zu übergeben.

Um **16:57 Uhr** wandte sich die NORDIC an die MELLUM und bat diese, vorsorglich eine Tasche mit Leinenschießgerät und Projektilen vorzubereiten. Es wurde vereinbart, diese Tasche im Anschluss an den vorgenannten Hubschraubertransfer ebenfalls per Hubschrauber von der MELLUM zur NORDIC zu befördern, um die dortigen, zur Neige gehenden Vorräte aufzufüllen.

Um **17:00 Uhr** teilte die NORDIC dem HK mit, dass ein neuer Schleppversuch erst nach den Ausrüstungstransporten gestartet werden könne.

Im Zeitraum von **17:07 Uhr** bis **17:25 Uhr** wurden zwei Taschen mit Ausrüstungsgegenständen von der NORDIC zum Havaristen geflogen. Der ursprünglich geplante Transport einer dritten Tasche und auch der Transportflug von der MELLUM in Richtung NORDIC konnten vom Hubschrauber nicht mehr realisiert werden.

Um **17:18 Uhr** rief die GLORY AMSTERDAM die NORDIC und bat dringend um die Herstellung einer Schleppverbindung am Heck des Havaristen. Die NORDIC bestätigte den Anruf. Der Havarist befand sich zu diesem Zeitpunkt schon geraume Zeit jenseits der 10-Meter-Tiefenlinie und driftete auf die 5-Meter-Tiefenlinie zu.

Unmittelbar nach der Abgabe der beiden Ausrüstungstaschen an den Hubschrauber wurden auf der NORDIC die Vorbereitungen für den nächsten Schleppversuch

intensiviert. Außerdem wurden in mehreren Funkgesprächen zwischen dem Boarding Team und der NORDIC Informationen über den technischen Zustand des Havaristen und den Ablauf des geplanten Schleppversuches ausgetauscht. Anlässlich der Gespräche und durch die Anzeigen der nautischen Informationssysteme wurde allerdings mehr und mehr deutlich, dass die Einsatzgrenze der NORDIC nahezu erreicht war und das Stranden des Havaristen, dessen Ruderanlage zwischenzeitlich endgültig funktionsunfähig geworden war, unmittelbar bevorstand.

Diese Erkenntnisse wurden dem HK von der NORDIC um **17:36 Uhr** und in einem weiteren Telefonat um **17:48 Uhr** mitgeteilt. Zu dem geplanten Versuch, eine Schleppverbindung herzustellen kam es auf Grund der damit verbundenen zu hohen Risiken für die NORDIC nicht mehr.

Um **18:08 Uhr** teilte das HK der NORDIC anlässlich einer weiteren Lageschilderung mit, dass diese kein Risiko eingehen solle. Die NORDIC verblieb in den folgenden Stunden in ihrer Eigenschaft als OSC in der Nähe des um **18:00 Uhr** gestrandeten Havaristen und kommunizierte in dieser Eigenschaft mit der Zielsetzung einer Begrenzung der Unfallfolgen insbesondere mit dem Havaristen, dem Boarding Team, dem HK, der Vcz, der MELLUM, den im Verlauf des Nachmittags zum Havaristen beorderten, aber erst nach der Strandung bei diesem eintreffenden Schleppern JADE und BUGSIER 9 und dem Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE.

Um **20:55 Uhr** wurde die OSC-Funktion von der NORDIC auf die MELLUM übertragen.

3.3.10.4 Beschreibung des Leinenhandlings zum Herstellen einer Schleppverbindung

Der Kapitän der NORDIC hat in seiner ergänzenden Stellungnahme zum Einsatzprotokoll des Notschleppers sinngemäß folgende Erläuterungen zum Arbeitsablauf bzw. zur Reihenfolge und den Eigenschaften der im Zuge der Herstellung einer Schleppverbindung erforderlichen, jeweils aufeinanderfolgenden Leinen gemacht:

- (1) Herstellung einer ersten Leinenverbindung zum Havaristen mit Hilfe eines Leinenschießgerätes; Transfer einer sehr dünnen, weißen Dyneema-Leine (so gen. „Rocket Line“; Länge: 200 Meter; Durchmesser: 3 Millimeter).*
- (2) Transfer einer gelben Dyneema-Schießleine (so gen. „Throwing Line“; Länge: 150 Meter, Durchmesser: 5 Millimeter).*
- (3) Transfer einer orangenen Polypropylän-Jägerleine (so gen. „Light Messenger Line“; Länge: 100 Meter, Durchmesser: 30 Millimeter).*
- (4) Transfer einer grauen Dynaflex-Jägerleine (so gen. „Heavy Messenger Line“; Länge: 200 Meter, Durchmesser: 32 Millimeter).*
- (5) Transfer des weißen Dyneema-Vorlaufes (so gen. „Pennant“; Länge zwischen 150 und 200 Metern, Durchmesser: 80 Millimeter) und Belegen dieses Vorlaufs auf mehr als einem Poller an Bord des Havaristen.*

(6) *Transfer des Schleppdrahtes von der Winde des Schleppers (Länge: flexibel wählbar/veränderbar in Abhängigkeit von der gewünschten Dämpfungswirkung und den sonstigen konkreten Anforderungen, Durchmesser: 80 Millimeter).*

Das Einholen der beiden ersten, sehr dünnen Leinen ist an Bord des Havaristen per Hand vorzunehmen. Die weiteren Leinen können bzw. müssen mit Hilfe einer Winde vom Havaristen übernommen werden.

Die inhaltliche Auswertung der Hinweise, die die NORDIC der GLORY AMSTERDAM bezüglich der bevorstehenden Herstellung einer Schleppverbindung per Funk gab, lässt vermuten, dass man seitens der NORDIC anfänglich höchstwahrscheinlich davon ausgegangen war, dass die dortige Schiffsführung und insbesondere die Decksbesatzung ausreichend seemännisch geschult sei, um das Leinenhandling auch ohne umfangreiche Erklärungen korrekt auszuführen. Dies ergibt sich daraus, dass man sich auf der NORDIC darauf beschränkte, den Ablauf und die Reihenfolge der zu übergebenden Leinen vor dem Beginn des ersten Versuchs, eine Schleppverbindung herzustellen, im Vergleich zu der oben beschriebenen gesamten Leinenabfolge lediglich sehr stark verkürzt stichwortartig ankündigte (vgl. **Funkkontakte um 12:26 Uhr und 12:34 Uhr**).

3.3.10.5 Verdacht der mutwilligen Verhinderung der Herstellung einer Schleppverbindung seitens der Besatzung der GLORY AMSTERDAM

Das äußere Erscheinungsbild der Aktivitäten, die an Deck der GLORY AMSTERDAM unternommen bzw. nicht unternommen wurden, um eine Leinenverbindung zur NORDIC herzustellen, ließ den Verdacht aufkommen, dass der Havarist möglicherweise nicht vollumfänglich daran interessiert war, dass tatsächlich eine Schleppverbindung zur NORDIC zu Stande kommt.

Im Hinblick auf die angeblich auch verbal geäußerte Weigerung der Schiffsführung des Havaristen, Hilfe anzunehmen wurde im vorliegenden Untersuchungsbericht bereits an mehreren Stellen dargestellt, dass es hierfür in Bezug auf das Angebot bzw. die Verfügung, eine Schleppleine der NORDIC anzunehmen keine belastbare Tatsachengrundlage gibt. Im Gegenteil, die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM hatte sich bereits sehr frühzeitig (vgl. **Funkkontakt um 08:57 Uhr**) glaubhaft um die Herstellung einer Schleppverbindung seitens der NORDIC bemüht und war insoweit zunächst mit dem für den Havaristen wahrscheinlich auf Grund sprachlicher Defizite und/oder sachlichen Unverständnisses nicht nachvollziehbaren Hinweis, sich diesbezüglich an die Vvkz wenden zu müssen, abgewiesen worden.

Nachweislich richtig ist allerdings, dass die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM der aus ihrer Sicht vollkommen überraschenden Ankündigung der NORDIC um **10:35 Uhr**, dass ein Boarding Team auf dem Havaristen abgesetzt werden soll, sehr kritisch gegenüber stand und anschließend mehrfach betonte, dass man ein solches Team an Bord nicht benötigen würde.

An Bord des Havaristen musste diese Ankündigung nach Auffassung der BSU geradezu zwangsläufig für große Irritationen sorgen. Für deren Schiffsführung stellte sich der Sachverhalt bis zum fraglichen Zeitpunkt vermutlich wie folgt dar:

Nachdem man am frühen Morgen bei einer Agentur darum gebeten hatte, Schlepperhilfe zu organisieren, erschien relativ schnell der äußerlich nicht als Notschlepper mit besonderem, hoheitlichem Auftrag erkennbare Schlepper NORDIC beim Havaristen. Die NORDIC war dem Havaristen im Übrigen von der Agentur schriftlich angekündigt worden. Dementsprechend richtete die GLOXY AMSTERDAM unmittelbar nach dem Eintreffen der NORDIC ihren Assistenzwunsch an den Schlepper und wurde insoweit zunächst – für die GLOXY AMSTERDAM wahrscheinlich sehr überraschend - abgewiesen.

Zwar versuchte die NORDIC, den Sinn und Zweck ihrer Anwesenheit vor Ort zu erklären. Der Fortgang der Ereignisse am Unfalltag spricht jedoch dafür, dass die Schiffsführung des Havaristen auf Grund von sprachlichen Defiziten, vermutlich aber noch mehr wegen aufkommender Zweifel an der nichtkommerziellen Ausrichtung eines etwaigen Schleppeinsatzes der NORDIC, die äußerlich einem Hochseebergungsschlepper und nicht einem im behördlichen Auftrag agierenden Fahrzeug gleich, Vorbehalte gegen die Aktivitäten der NORDIC entwickelte. Nachdem die NORDIC – aus Sicht der GLOXY AMSTERDAM – mehr als zwei Stunden tatenlos in der Nähe des Havaristen gekreuzt und dabei zugesehen hatte, wie dessen Hilfsbedürftigkeit im Zuge einer kontinuierlichen Driftbewegung Richtung Küste immer größer wurde, interpretierte die Schiffsführung des Havaristen die unvermittelte Ankündigung, dass ein „Boarding Team“ via Hubschrauber auf der GLOXY AMSTERDAM abgesetzt werden soll, wahrscheinlich dahin, dass man nunmehr seitens des mutmaßlichen Bergungsschleppers NORDIC Fakten schaffen und das Kommando auf der GLOXY AMSTERDAM im Sinne der Ausführung eines kommerziellen Bergungsauftrages übernehmen wolle.

Durch die schiffahrtspolizeiliche Verfügung der Vkz um **10:47 Uhr** wurde dem Havaristen anschließend zwar unzweifelhaft von staatlicher Seite die Verpflichtung auferlegt, das Boarding Team anzunehmen, gleichwohl dürfte dies die oben genannten Zweifel und Vorbehalte bezüglich des Agierens der NORDIC nicht vollumfänglich beseitigt haben. Dies belegen die zögerlichen Reaktionen der GLOXY AMSTERDAM auf die fragliche Verfügung in den nachfolgenden diesbezüglichen Funkkontakten. Fakt ist aber, dass die Schiffsführung des Havaristen um **12:07 Uhr** widerspruchslos die von der Vkz ausgesprochene Verfügung, die Schleppleine der NORDIC anzunehmen, akzeptierte. Die ungläubig klingende Nachfrage des Havaristen „*Sir, you mean, the tug help me?*“ und das nach der Bestätigung der Vkz zweimal aus gesprochenen „Thank you.“ erwecken für die BSU den Eindruck, dass die GLOXY AMSTERDAM tatsächlich dankbar und erleichtert war, dass die NORDIC nun endlich doch eine Schleppverbindung herstellen wolle.

Auch die nachfolgende Funkkommunikation zwischen dem Schlepper und dem Havaristen liefert keine Anhaltspunkte dafür, dass letzterer sich nicht kooperativ verhalten wollte. Im Gegenteil, die Schiffsführung der GLOXY AMSTERDAM wendete sich immer wieder mit Fragen bzw. Vorschlägen an den Schlepper, die die Herstellung der angeordneten Schleppverbindung betrafen.

Die einzigen, allerdings zumindest auf den ersten Blick sehr gravierenden objektiven Anhaltspunkte für eine mangelhafte Kooperationsbereitschaft oder gar eine Sabotage der Bemühungen der NORDIC, eine Schleppverbindung herzustellen,

ergeben sich daraus, dass der Havarist entgegen den ausdrücklichen Aufforderungen, seine Hauptmaschine nicht zu nutzen, diese immer wieder in Betrieb nahm und dadurch die Versuche der NORDIC die Leinenübergabe vorzubereiten bzw. durchzuführen objektiv behinderte **(a)**. Insbesondere aber das aus der Perspektive der NORDIC chaotisch erscheinende Agieren der Decksbesatzung beim Leinenhandling **(b)** und die Auswahl des aus fachlicher Sicht vollkommen ungeeigneten Befestigungspunktes für die Schlepplleine **(c)** bieten Anlass für die Vermutung, dass der Havarist in Wahrheit gar nicht an der Hilfeleistung der NORDIC interessiert war.

(a) Nach Auffassung der BSU spricht alles dafür, dass die wiederholten, zum Teil abredewidrigen Inbetriebnahmen der Hauptmaschine von der Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM nicht erfolgten, um die Aktivitäten der NORDIC zu stören, sondern weil man die fraglichen Manöver für unverzichtbar hielt, um das kontinuierliche Driften Richtung Küste aufzuhalten. Insoweit ist auch zu bedenken, dass es sporadisch und temporär tatsächlich gelang, die Driftbewegung durch Maschinenkraft aufzuhalten. Auch die zwar nur sehr langsame aber doch wahrnehmbare Beruhigung der Wetterlage, die am Nachmittag einsetzte, dürfte dazu beigetragen haben, dass der Kapitän des Havaristen die Hoffnung nicht aufgab, der drohenden Strandung doch noch aus eigener Kraft entgegen zu können.

(b) Die glaubhaften Schilderungen der Besatzung der NORDIC und insbesondere die Inhalte der Funkkontakte zwischen der NORDIC und dem Havaristen lassen keine Zweifel daran, dass das Leinenhandling der Decksbesatzung der GLORY AMSTERDAM aus seemännischer Sicht vollkommen unzureichend war. Über die diesbezüglichen Gründe kann die BSU lediglich spekulieren. Entsprechende Aussagen des Boarding Teams gegenüber der BSU lassen jedoch die Vermutung zu, dass die aus vielen relativ jungen Seeleuten bestehende Crew in Folge des bereits seit vielen Stunden andauernden Sturms und hohen Seegangs physisch und psychisch schwer gezeichnet und möglicherweise primär aus diesem Grund mit den von ihnen auszuführenden Tätigkeiten stark überfordert war.

Hinzu kommt, dass man die seemännischen Fähigkeiten und Fertigkeiten, die erforderlich sind, um unter regulären Bedingungen auf den Manöverstationen beim An- und Ablegen oder beim Festmachen eines Assistenzschleppers zu agieren, und die zum seemännischen Alltag jeder Schiffsbesatzung gehören, nicht mit den besonderen physischen und psychischen Anforderungen vergleichen kann, die erforderlich sind, um in schwerer See eine aus atypisch vielen Schritten bestehende Leinenverbindung zu einem Schlepper herzustellen.

Zu bedenken ist außerdem, dass schon die Kommunikation zwischen der NORDIC und der Brücke der GLORY AMSTERDAM auf Grund sprachlicher Barrieren sehr schwierig war. Die Schiffsführung auf der Brücke des Havaristen war aber nach jedem mit der NORDIC geführten Funkgespräch, in dem es um die konkreten Schritte des Leinenhandlings ging, außerdem noch in der Pflicht, die auf dem Hauptdeck agierenden Besatzungsmitglieder entsprechend zu instruieren. Es liegt auf der Hand, dass es dabei zu großen „Reibungsverlusten“ kommen musste, noch dazu, wenn man unterstellt, dass schon die Schiffsführung des Havaristen die Hinweise der NORDIC nur zum Teil richtig verstanden hatte.

Ein besonderes Verdachtsmoment im Hinblick auf ein möglicherweise mutwillig falsches Leinenhandling an Bord der GLORY AMSTERDAM ergab sich im Zusammenhang mit dem um **13:43 Uhr** gescheiterten Versuch einer Leinenübergabe. Eine erste optische Überprüfung der „Bruchstelle“ der dabei verwendeten „Throwing Line“, die sich laut Zeugenaussagen zum Zeitpunkt ihres Brechens bereits weitgehend auf dem Deck des Havaristen befunden haben soll, führte auf Grund der sehr glatten „Bruchkante“ zu der Vermutung, dass die Leine mit einem scharfen Werkzeug durchtrennt und nicht auf Grund von Materialermüdung oder Überbelastung durchgerissen war.

Anlässlich der parallel zur Unfalluntersuchung der BSU stattfindenden polizeilichen Ermittlungen wurden die fragliche Leine und insbesondere die „Bruchkante“, genauer gesagt das diesbezügliche Fasermaterial, durch das Kriminaltechnische Institut des Landeskriminalamtes Niedersachsen makroskopisch und mikroskopisch untersucht. Das von dem Institut erstellte Gutachten vom 15. Februar 2018 wurde der BSU in Kopie zur Verfügung gestellt. Es kommt zu dem Ergebnis, „*dass die Leine an der „Bruchstelle“ wahrscheinlich durchgeschnitten wurde.*“ In dem Gutachten wird aber abschließend einschränkend darauf hingewiesen, dass die Beurteilung lediglich auf Grund des Aussehens der Wurfleine bzw. der einzelnen Fasern erfolgte. Zugversuche, die über das Reißverhalten der Leine Auskunft geben könnten, wurden von dem Institut mangels dortiger diesbezüglicher technischer Möglichkeiten nicht durchgeführt. Auch Hinweise über das Werkzeug, das die Durchtrennung der Leine verursacht haben kann, konnten an Hand des mikroskopischen Erscheinungsbildes der Faserenden nicht gegeben werden.

Obwohl es im Ergebnis der Begutachtung der Leine mit großer Wahrscheinlichkeit feststeht, dass diese an Deck der GLORY AMSTERDAM durchgeschnitten wurde und dies (bzw. der Bruch der Leinenverbindung) nach den Beobachtungen der Deckscrew der NORDIC geschehen sein soll, bevor die sich an die fragliche „Throwing Line“ anschließende „Messenger Line“ das Deck des Havaristen erreicht hatte, ist es für die BSU unter Zugrundelegung der gesamten Geschehensabläufe und der ausgewerteten Funkkommunikation am Unfalltag nicht ersichtlich, dass die Besatzung der GLORY AMSTERDAM die Bemühungen der NORDIC, eine Schleppverbindung herzustellen, tatsächlich sabotiert hat.

Bezüglich der höchstwahrscheinlich durchgeschnittenen (gelben) „Throwing Line“ ist im Übrigen noch zu bedenken, dass die Schiffsführung der NORDIC bei dem vorangegangenen Versuch selbst die Aufforderung an die GLORY AMSTERDAM gerichtet hatte, diese Leine durchzuschneiden („*Our throwing line is on your deck. You can use it and you can cut it.*“; vgl. **Funkkontakt um 13:11 Uhr**). Zwar galt diese Aufforderung zweifellos und geradezu selbstverständlich ausschließlich unter der Maßgabe, dass zuvor die sich an die „Throwing Line“ anschließende „Messenger Line“ auf dem Spillkopf der Winde des Havaristen „angekommen“ ist. Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass die fragliche Aufforderung grundsätzlich missverstanden worden war und bei dem nachfolgenden Versuch irrtümlich zu einem voreiligen Zerschneiden der Leine führte.

(c) Bezüglich der Auswahl des Pollers an der Steuerbord-Vorkante der Brücke des Havaristen durch deren Schiffsführung wurde bereits erläutert, dass diese den

entsprechenden Vorschlag um **14:31 Uhr** an die NORDIC übermittelt hatte und man in der Folgezeit diesbezüglich fundamental aneinander vorbei redete. Auch auf die Begründung für diesen Vorschlag, den die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM der NORDIC um **14:41 Uhr** mitteilte, reagierte diese mit keinem Wort und schon gar nicht mit einem Widerspruch. Es ist mithin nachvollziehbar, dass die Besatzung der GLORY AMSTERDAM der Annahme war, man habe im Hinblick auf die Wahl des Befestigungspunktes Konsens erzielt und sich deshalb auch durch die späteren Versuche der Decksbesatzung des Notschleppers, die Besatzung des Havaristen durch Handzeichen zu einer Änderung des Plans zu bewegen, von dessen im Vollzug befindlichen Ausführung nicht mehr abbringen ließ.

Zu bedenken ist im Übrigen, dass die NORDIC die GLORY AMSTREDAM lediglich in einem einzigen Funkkontakt um **12:34 Uhr**, also mehr als zwei Stunden vor der fraglichen Aktion, dazu aufgefordert hatte, den Dyneema-Vorlauf des Schleppdrahtes auf mehr als einem Poller zu belegen. In den folgenden Stunden wurde dieses wichtige Erfordernis zu keinem Zeitpunkt erneut in Richtung GLORY AMSTERDAM kommuniziert.

3.3.10.6 Eignung der Notschleppers NORDIC zu Übernahme von Personen via Hubschrauber

Der Notschlepper NORDIC verfügt über eine so genannte „Abwinschfläche für Hubschrauberversetzungen“ gemäß den vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen Richtlinien für Hubschrauberlandeereinrichtungen und Abwinschflächen auf Seeschiffen.⁷²

Die Abwinschfläche befindet sich im achteren Bereich des Hauptdecks des Schleppers und erfüllt sämtliche der in Nr. 3 der vorgenannten Richtlinie definierten Vorgaben. Sie verfügt demgemäß über eine kreisrunde, vollflächig gelb eingefärbte Abwinschfläche mit einem Durchmesser von 5 Metern. Auch die Oberflächenbeschaffenheit entspricht den Vorgaben der Richtlinie. Die so gen. Hindernisbegrenzungsfläche, in der Hindernisse grundsätzlich nur bis zu einer Höhe von 5 Metern zulässig sind, hat auf der NORDIC einen Durchmesser mehr als 30 Metern. Somit wird auch insoweit den Anforderungen der oben genannten Richtlinie entsprochen.

Tatsächlich war es aber am Unfalltag so, dass es dem erfahrenen Hubschrauberpiloten der Bundespolizei in mehreren Anläufen nicht gelang, den Windenhaken (vgl. unten die rote Markierung in **Abb. 32**) in den räumlich durch zwei in Schiffsquerrichtung angeordnete so genannte Schleppbügel begrenzten (vgl. unten gelbe Markierungen in den **Abb. 32 ff.**) und durch ein in Schiffslängsrichtung oberhalb der beiden Bügel verlaufendes Schleppseil (vgl. weiße Markierung in **Abb. 32 ff.**) zusätzlich verengten Zugriffsbereichs der Decksbesatzung des Schleppers abzusenken.

Hinzu kam die besondere Gefahr, dass eine am Windenhaken hängende Person beim Aufwischen gegen die oben erwähnten Begrenzungen der sehr heftig im

⁷² Verkehrsblatt 1991, S. 402.

Az.: 408/17

Seegang rollenden und stampfenden NORDIC geschleudert hätte werden können, bevor sie eine insoweit unkritische Höhe über dem Fahrzeug erreicht hat.

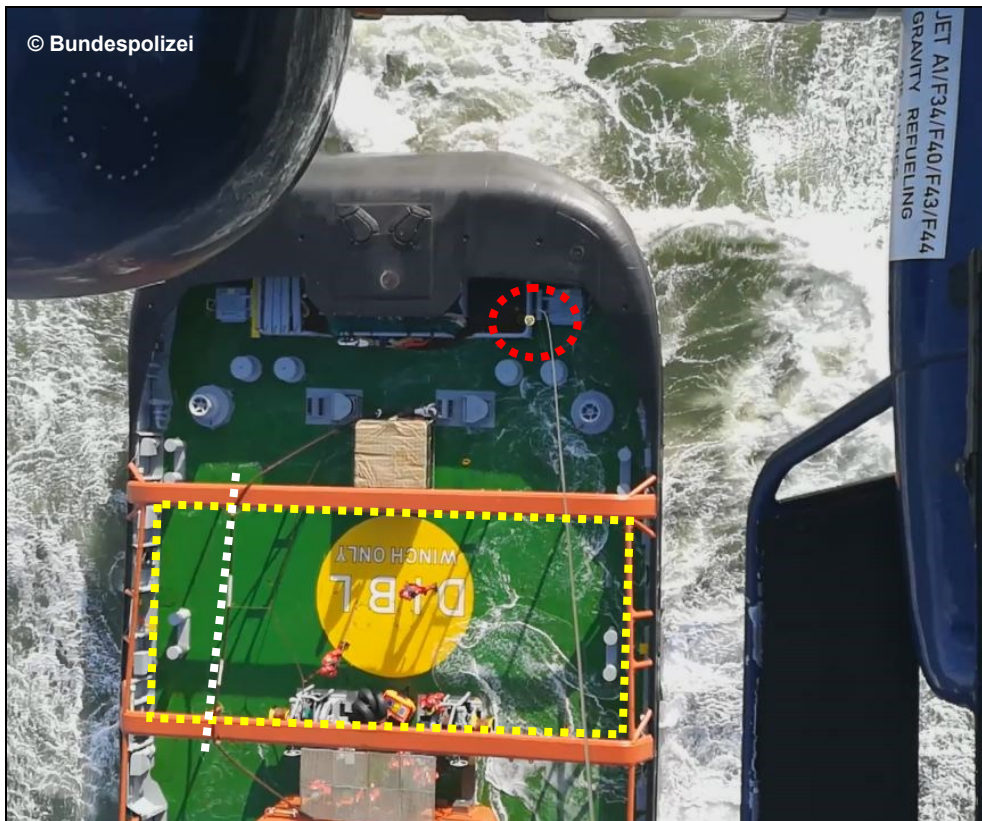


Abbildung 32: Versuch des Absenkens des Windenhakens am Unfalltag



Abbildung 33: Notschlepper NORDIC am Unfalltag (Winschfläche gelb markiert)

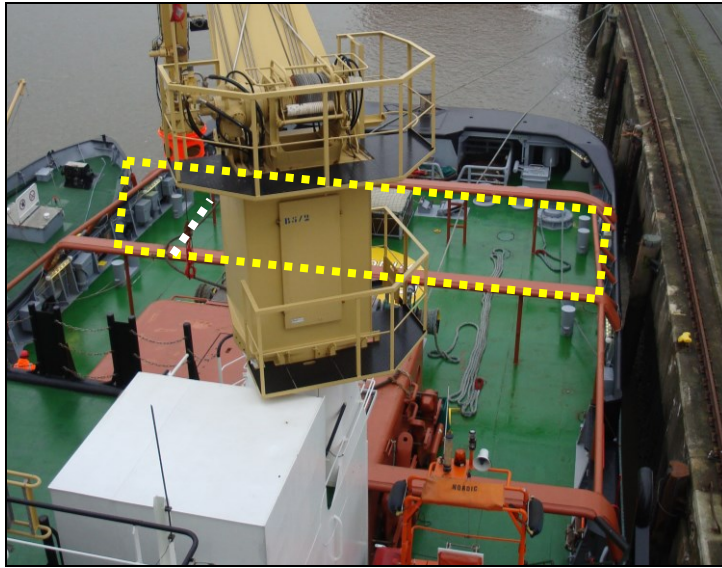


Abbildung 34: Seitlicher Blick auf die Winschfläche (durch stählerne Schleppbügel und Schleppseil begrenzt)



Abbildung 35: Begrenzung der Winschfläche durch stählerne Schleppbügel und Schleppseil (Teilansicht)

Die überzeugenden Schilderungen der Hubschrauberbesatzung gegenüber der BSU und der persönlich gewonnene Eindruck von den besonderen baulichen Gegebenheiten der Winschfläche auf dem Schlepper NORDIC lassen für die BSU keinerlei Zweifel daran aufkommen, dass es unter den gegebenen extremen Wetterbedingungen und bei Berücksichtigung der besonderen konstruktiven Gestaltung der Winschfläche auf der NORDIC keine vernünftige Alternative zu dem Abbruch des Windenmanövers durch die Besatzung des Hubschraubers gab. Die Fortsetzung der diesbezüglichen Bemühungen wäre zweifellos mit Lebensgefahr für die aufzuwinschenden Personen und möglicherweise sogar mit Absturzgefahren für den Hubschrauber verbunden gewesen.

Für Verwunderung hat für die BSU in diesem Zusammenhang die in den Medien verbreitete Information gesorgt, dass am Unfalltag Lotsenversetzungen mit Hubschraubern problemlos bewältigt worden seien. Zu bedenken ist diesbezüglich zunächst, dass bei den vorherrschenden Windbedingungen (Bft 11 bis 12) der Seelotsversetzdienst mit Hubschraubern in den deutschen Seelotsrevieren gemäß den von der damaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest bekanntgemachten Hinweisen für den Seelotsversetzdienst mit Hubschraubern⁷³ in der Regel nicht durchgeführt werden soll. In Abschnitt I (Allgemeines) heißt es insoweit unter Nr. 2:

„ ... Die Hubschrauberversetzungen können grundsätzlich bis zu 55 Knoten (Bft 10) relativer Windstärke am anzufliegenden Schiff durchgeführt werden. ... “⁷⁴

Hinzu kommt, dass es aus Sicht der BSU ein signifikanter Unterschied ist, ob eine Person von einem Hubschrauber auf ein sehr großes und – soweit nicht im Ballast fahrendes – auch bei schweren Stürmen regelmäßig vergleichsweise ruhig im Wasser liegendes Schiff abgewünscht wird, oder ob eine Person von einem relativ kleinen, sich dreidimensional sehr stark im Wasser bewegenden Fahrzeug aufgewünscht werden soll.

Aufwischmanöver sind insbesondere bei starken Bewegungen des Schiffes im Seegang objektiv betrachtet schon allein deshalb schwieriger auszuführen und somit gefährlicher, weil an Bord des Schiffes ein zusätzlicher Zeitaufwand und besonderes Geschick erforderlich sind, um den sich vom Hubschrauber in Richtung Winschfläche bewegenden Windenhaken zu ergreifen. Die anschließende Fixierung des Windenhakens an der aufzuwischenden Person ist ebenfalls im Hinblick auf den Zeitaufwand und das erforderliche Geschick schwieriger zu bewerkstelligen als das bloße Lösen des Hakens von einer auf dem Deck des Schiffes abgesetzten Person. Schließlich ist zu bedenken, dass sich die aufzuwischende Person vor der Fixierung an dem Haken zwangsläufig länger ohne festen Halt im Bereich der Winschfläche in Wartestellung aufhalten muss, als eine Person, die nach dem Absetzen und dem Lösen vom Haken ohne jegliche Wartezeit einen geschützten, Halt bietenden Bereich des Schiffes aufsuchen kann.

Von unterschiedlichen Anforderungen beim Auf- und Abwischen ging im Übrigen offensichtlich auch das damalige Bundesverkehrsministerium aus, als es im Jahr 1991 die nach wie vor gültigen Richtlinien für Hubschrauberlande- und Abwischflächen auf Seeschiffen erließ. Wie der Titel der Richtlinie zum Ausdruck bringt, beschreibt diese die Anforderungen an Abwischflächen. Dementsprechend heißt es in dem vor Nummer 1 der Richtlinie formulierten Eingangssatz: *„Diese Richtlinien finden Anwendung ... für das Abwischen von Personen und Sachen auf Hubschraubern auf Schiffe aller Art ... “⁷⁵*

Einen letzten Beleg für die besondere und konkrete Gefahrenlage für auf- und sogar für abzuwischende Personen am Unfalltag, ergab sich für die BSU aus den

⁷³ Vgl. „Hinweise für den Seelotsversetzdienst mit Hubschraubern“, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, Aurich, 25. April 2008.

⁷⁴ Anm.: Hervorhebung im Textauszug durch die BSU.

⁷⁵ Anm.: Hervorhebung im Textauszug durch die BSU.

Aussagen eines Mitglieds des auf den Havaristen abgewinschten Boarding Teams. Dieses beschrieb gegenüber der BSU seine persönlichen Eindrücke und Erlebnisse beim Absetzen auf der GLORY AMSTERDAM und machte in sehr glaubhafter Art und Weise deutlich, dass die Mitglieder des Boarding Teams bei dieser Aktion tatsächlich ein sehr hohes Risiko für Leib und Leben eingegangen waren.

3.3.10.7 Äußeres Erscheinungsbild der NORDIC

Die im Eigentum des Bundes stehenden Mehrzweckschiffe und neben weiteren Aufgaben auch als Notschlepper vorgesehenen Fahrzeuge NEUWERK, MELLUM, SCHARHÖRN und ARKONA sind durch die großbuchstabigen Beschriftungen „SCHIFFFAHRTSPOLIZEI“ und „KÜSTENWACHE“ an den seitlichen Bordwänden, die Schornsteinmarke (Bundesadler), das Führen der Bundesdienstflagge und einen der deutschen Nationalflagge nachempfundenen Farbstreifen am Bug äußerlich unzweifelhaft als hoheitliche Fahrzeuge erkennbar (vgl. beispielhaft das Foto des Mehrzweckschiffes SCHARHÖRN **Abb. 36**).



Abbildung 36: bundeseigenes Mehrzweckschiff SCHARHÖRN mit Kennzeichnungen des hoheitlichen Einsatzzweckes

Im Gegensatz dazu sind die vom Bund im Rahmen des Notschleppkonzeptes gecharterten Schlepper NORDIC, BÜLK, BALTIC und FAIRPLAY 25 nicht durch besondere Beschriftungen oder sonstige Kennzeichnungen als Fahrzeuge erkennbar, die im hoheitlichen Auftrag agieren.

Zwar sind auf der NORDIC an beiden seitlich Bordwänden unterhalb des Brückendecks Schilder mit dem Schriftzug „Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz“ und den Logos der Reedereien Bugsier und Fairplay Towage montiert (vgl. unten **Abb. 37 f.**). Diese Schilder sind aber insbesondere wegen der abgebildeten Logos der beiden Reedereien nicht geeignet, das Agieren des Fahrzeugs im behördlichen

Auftrag zu verdeutlichen, sondern lassen eher die Vermutung zu, dass es sich um einen privaten Bergungsschlepper mit kommerzieller Zielsetzung handeln würde.



Abbildung 37: Notschlepper NORDIC; keine deutliche Kennzeichnung als im behördlichen Auftrag agierendes Fahrzeug



Abbildung 38: seitliche Beschriftung des Schleppers NORDIC

Demgegenüber haben Recherchen der BSU ergeben, dass in anderen europäischen Ländern von den staatlichen Verwaltungen von privaten Reedereien gecharterte Notschlepper äußerlich so gekennzeichnet bzw. beschriftet wurden, dass ihr hoheitlicher Auftrag zweifelsfrei erkennbar ist. So ist beispielsweise das vom Niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt von der privaten Reederei Multraship Ocean Towage für den Einsatz als Notschlepper und für weitere behördliche Aufgaben gecharterte Fahrzeug GUARDIAN (ex. IEVOLI AMARANTH) an beiden Seitenwänden mit einem breiten, der niederländischen Nationalflagge nachempfundenen Farbstreifen gekennzeichnet (inklusive offiziellem Logo der niederländischen Küstenwache) und trägt außerdem an den Bordseitenwänden die großbuchstabile Aufschrift „KUSTWACHT“ (vgl. unten **Abb. 39 f.**).



Abbildung 39: Niederländischer Notschlepper GUARDIAN (Backbordseite)



Abbildung 40: Niederländischer Notschlepper GUARDIAN (Steuerbordseite)

3.3.11 Einsatz des Notschleppers MELLUM

Das bundeseigene Gewässerschutzschiff MELLUM wurde von der Vcz am Unfalltag gegen **09:20 Uhr** von seiner Bereitschaftsposition in der Nähe der Insel Helgoland zum Havaristen beordert. Die im Jahr 1983 in Dienst gestellte MELLUM ist neben ihren sonstigen Aufgaben, die sie für das Wasserstraßen- und Schifffahrtsstraßenamt Wilhelmshaven wahrnimmt auch Teil des Notschleppkonzeptes an der deutschen Nordseeküste. Das Fahrzeug verfügt über einen Pfahlzug von 96 Tonnen und hat einen Tiefgang von 5,7 Metern.

Die MELLUM erreichte gegen **14:08 Uhr** den Havarieort. Nach einer ersten Kontaktaufnahme zur NORDIC eruierte man an Bord, ob es möglich sein würde, bei entsprechendem Bedarf selbst eine (zusätzliche) Schleppverbindung zur GLORY AMSTERDAM herzustellen. Hierzu wurde ermittelt, ob bzw. inwieweit unter den gegebenen Umständen der Schleppvorläufer auf dem Arbeitsdeck klar gelegt werden kann. Der Hauptschleppdraht samt Recker war bereits – wie vor jeder Einnahme der Bereitschaftsposition üblich – am Vortag ausgelegt, durch die Schlepppfosten geführt und gesichert worden. Die noch notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen an Deck und das spätere Herstellen einer Schleppverbindung hätten jedoch in jedem Fall den Einsatz von Personen auf dem Arbeitsdeck erfordert.

Außerdem wurde auf der Brücke der MELLUM geprüft, inwieweit es bei den vorherrschenden äußeren Bedingungen möglich sein würde, das Schiff lange genug stabil auf Position und Kurs zu halten, um eine Schleppverbindung aufzubauen. Es wurde deutlich, dass wegen des starken Seegangs ohne Vorausfahrt bereits geringste Abweichungen vom Kurs die volle Leistung des Bugstrahlruders erfordern, um das Fahrzeug wieder in Wind und See zu drehen und dessen Querschlagen zu verhindern.

Alles in allem wurde für den Kapitän der MELLUM schnell deutlich, dass das für die Herstellung einer Schleppverbindung erforderliche Agieren von Besatzungsmitgliedern auf dem Hauptdeck des Schiffes bei dem vorherrschenden starken Seegang wegen der geringen Freibordhöhe des Decks lebensgefährlich gewesen wäre. Die nachfolgende **Abbildung 41**, die die MELLUM mit ihrem insbesondere hinter den Aufbauten äußerst niedrigen Arbeitsdeck bei sehr leichten Wellenbewegungen zeigt, belegt, dass die diesbezügliche Sorge des Kapitäns der MELLUM nicht unbegründet war.



Abbildung 41: Gewässerschutzschiff MELLUM

Die mit dem Beordern zum Havarieort primär verbundene und um **14:49 Uhr** von der NORDIC auch ausdrücklich ausgesprochene Idee, dass die MELLUM das Notschleppen der GLORY AMSTERDAM durch die Herstellung einer zweiten Schleppverbindung unterstützen soll, konnte somit wegen der damit verbundenen größten Gefahren für Leib und Leben der Besatzung und für das Schiff insgesamt nicht in die Tat umgesetzt werden.

Die Schiffsführung der MELLUM leistete stattdessen in den folgenden Stunden insbesondere durch Einschaltung in den Funkverkehr zwischen der NORDIC, der GLORY AMSTERDAM, der Vkz und dem Boarding Team wertvolle beratende und koordinierende Beiträge. Außerdem unterstützte die MELLUM durch Telefonate mit dem HK und Weitergabe darin besprochener Informationen an die NORDIC den Kommunikationsfluss zwischen dem Notschlepper und dem HK.

Um **15:49 Uhr** nahm der Schiffsführer der MELLUM in seiner Funktion als Kapitän eines zur Wasserstraßen- und Schifffahrtsstraßenverwaltung des Bundes gehörenden und damit zur Ausübung schifffahrtspolizeilicher Befugnisse berechtigten Fahrzeugs direkten Funkkontakt zum Havaristen auf und erteilte diesem als Konsequenz aus dem gescheiterten Schleppversuch den Rat („advice“), beide Anker zu slippen.

Gegen **21:00 Uhr** übernahm die MELLUM von der NORDIC die Aufgabe des OSC und übte diese Funktion ab diesem Zeitpunkt bis zum Einlaufen des Havaristen in Wilhelmshaven am Abend des 2. Novembers 2017 ununterbrochen aus.

Abschließend sei erwähnt, dass die neben anderen Aufgaben als Notschlepper eingesetzten Mehrzweckschiffe MELLUM und SCHARHÖRN durch zwei moderne, mit LNG-Antrieb ausgestattete Neubauten ersetzt werden sollen, die voraussichtlich im Jahr 2021 in Dienst gestellt und zwecks deutlicher Erhöhung der operativen Möglichkeiten jeweils über ein Hubschrauberdeck verfügen werden. Die Konstruktion der Neubauten, die unter anderem für die maritime Notfallvorsorge, also insbesondere auch als Notschlepper eingesetzt werden sollen, wurde auf die gestiegenen Anforderungen der modernen Schifffahrt abgestimmt.

3.3.12 Boarding Team Ostsee

3.3.12.1 Vorbemerkungen

In diesem Abschnitt werden im Anschluss an allgemeine Ausführungen zu den das Boarding Team Ostsee betreffenden organisatorischen und operativen Grundlagen dessen Aktivitäten am Unfalltag dargestellt. Die BSU konnte insoweit auf einen schriftlichen Boardingteambericht zurückgreifen. Außerdem wurde der Leiter des Boarding Teams von der BSU persönlich befragt.

3.3.12.2 Organisatorische und operative Hintergrundinformationen

Das Boarding Team Ostsee besteht inklusive des Leiters aus einem Nautiker (= regelmäßig Leiter des Teams), einem Techniker (Ingenieur) sowie zwei weiteren Seeleuten, die für die dem Boarding Team zufallenden Aufgaben (= fachliche und kommunikative Unterstützungstätigkeiten an Bord eines Havaristen im Rahmen eines Notschleppeinsatzes) fachlich qualifiziert, erfahren und besonders geschult

sind. Es ist im Gegensatz zu dem auf dem Schlepper NORDIC stationierten Team nicht permanent an Bord eines Notschleppers anwesend. Stattdessen rekrutiert sich das vierköpfige Team aus Beschäftigten, die bei den maritimen, in Rostock ansässigen Dienstleistungsunternehmen Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH (kurz: Baltic Taucher), Fairplay Towage oder Bugsier angestellt sind und hauptberuflich auf Fahrzeugen dieser Unternehmen oder auf deren Betriebsgelände zum Einsatz kommen.

Das Boarding Team wird jeweils für den Zeitraum 24/7 zusammengestellt. Der Wechsel findet mittwochs statt. Die als Mitglieder des Boarding Teams in Betracht kommenden Seeleute werden ca. einmal pro Quartal für diese Aufgabe eingeplant und stehen in ihrer Bereitschaftswoche auf Abruf für einen Einsatz auf einem Notschlepper zur Verfügung. Die Bereitschaftszeiten werden genutzt, um Freischichten zu absolvieren bzw. Überstunden abzubauen. Zum Teil werden die Boarding Team Mitglieder aber auch zu Arbeiten auf dem Betriebsgelände der jeweiligen Reederei oder an Bord von Fahrzeugen (jedoch ausschließlich im Hafen Rostock) herangezogen. Jedenfalls aber wird sichergestellt, dass die Teammitglieder jederzeit kurzfristig in den Einsatz beordert werden können.

Informationszentrale für das Boarding Team Ostsee ist der in Rostock Warnemünde stationierte Notschlepper BALTIC, der im Gegensatz zur NORDIC nicht dauerhaft auf See agiert, sondern sich für erforderlich werdende Notschleppeinsätze in Rostock bereithält. Von dort aus werden etwaige Einsätze des Teams, die auch in der Vergangenheit schon von Fall zu Fall auch die Nordsee betrafen, angestoßen.

Das Boarding Team verfügt über einen Bereitschaftsraum in Rostock/Groß Klein, von dem aus die Einsätze starten und wo die Ausrüstung (persönliche Schutzausrüstung und spezielle Transportsäcke mit diversen Werkzeugen, Leinenschießgerät, Schweißgerät) gelagert wird. An diesem Ort müssen die Mitglieder des Teams nach einer telefonischen Aktivierung innerhalb einer Stunde zur Verfügung stehen.

Im Falle eines Hubschraubertransports zum Havaristen wird als Hubschrauberlandeplatz ein Sportplatz in Rostock/Groß Klein oder – wie am Unfalltag – das Marine-Gelände in Rostock/Hohe Düne genutzt.

Das Team kam in der Vergangenheit jeweils nur wenige Male im Jahr zum Einsatz. Dementsprechend ist es möglich, dass zwischen den einzelnen Einsätzen eines potentiell in Betracht kommenden Teammitgliedes ein deutlich längerer Zeitraum vergehen kann.

Das für einen Einsatz in Betracht kommende Personal wird auf die Aufgabe durch Training und Schulungen vorbereitet. Wichtiger Teil der vom HK initiierten Übungen ist das Auf-/Abwischen zum/vom Hubschrauber. Allerdings wurden solche Übungen in der Vergangenheit nur bei Tag und bei gutem Wetter durchgeführt.

Für das Boarding Team gelten bei einem Einsatz an Bord des Havaristen kurz zusammengefasst die folgenden Prämissen:

- Aktive seemännische Unterstützung der Besatzung auf der Manöverstation bzw. auf den Manöverstationen bei der Herstellung/Aufrechterhaltung einer Schleppverbindung.
- Je nach konkreter Situation Kommunikationsbindeglied zwischen Schiffsführung des Havaristen einerseits und dem Notschlepper (OSC) andererseits.
- Kommunikationsbindeglied zwischen Manöverstation(en) und dortigem Personal (einschließlich Wachoffizier) und Brücke.
- Je nach Fallkonstellation verbleibt ein Mitglied des Boarding Teams (in der Regel der Leiter/Nautiker) auf der Brücke, um von dort aus die Kommunikation des Kapitäns mit den Manöverstationen bzw. dem Notschlepper (OSC) zu unterstützen.
- Das Boarding Team hat an Bord des Havaristen keinerlei hoheitliche Befugnisse und Kompetenzen, sondern ausschließlich eine im weitesten Sinne beratende bzw. Hilfestellung gebende Funktion.
- „Auftraggeber“ bzw. Kommunikationspartner im Einsatzfall ist für das Boarding Team primär die Schiffsführung des jeweiligen Notschleppers und sekundär direkt das HK.
- Das Boarding Team wird aus Beschäftigten eines privatwirtschaftlichen Unternehmens rekrutiert. Seine Mitglieder tragen weder Uniformen noch sonstige Abzeichen, auf Grund derer sie äußerlich als im staatlichen Auftrag handelnde Personen erkennbar wären.

3.3.12.3 Einzelheiten zum Einsatz des Boarding Teams am Unfalltag

Die Mitglieder des Boarding Teams wurden um **12:15 Uhr** telefonisch vom Kapitän des Notschleppers BALTIC alarmiert und zwecks Herstellung der Einsatzbereitschaft zum Bereitschaftsraum in Rostock/Groß Klein beordert. Gegen **13:00 Uhr** stand das Team dort für den Beginn des Einsatzes zur Verfügung. Gegen **13:10 Uhr** wurde dem Team vom Kapitän der BALTIC telefonisch mitgeteilt, dass der Hubschrauberttransfer Richtung GLORY AMSTERDAM von Rostock/Groß Klein zum Marinestützpunkt Rostock/Hohe Düne verlegt worden sei. Um **13:45 Uhr** traf das Team auf dem Stützpunkt ein. Während der Wartezeit auf den Hubschrauber der Bundespolizei informierte die BALTIC das Boarding Team telefonisch darüber, dass dieses außer der persönlichen Schutzausrüstung keine weiteren Ausrüstungsgegenstände, insbesondere also nicht die Ausrüstungstaschen mit an Bord des Hubschraubers nehmen solle. Die BALTIC hatte laut den Aufzeichnungen im Boarding Team Bericht zuvor eine diesbezügliche Anweisung vom HK erhalten.

Gegen **14:31 Uhr** traf der Hubschrauber der Bundespolizei (Typ EC155) auf dem Stützpunkt ein und startete um **14:50 Uhr** Richtung Helgoland. Gegen **16:10 Uhr** traf der Hubschrauber dort ein. Das Boarding Team stieg unmittelbar danach in den startbereiten Hubschrauber der Bundespolizei (Typ Super Puma) über. Gegen **16:25 Uhr** wurde die GLORY AMSTERDAM erreicht und dort mit dem Abwischen des Boarding Teams auf den im Seegang stark rollenden Havaristen begonnen.

Beim Absetzen auf dem vordersten Lukendeckel des Havaristen waren die Mitglieder des Boarding Teams auf Grund der starken Schiffsbewegungen einem sehr hohen

Risiko für Leib und Leben ausgesetzt. Es gelang ihnen gleichwohl, unverletzt das Deck des Schiffes und anschließend dessen Brücke zu erreichen.

Gesprächsfetzen aus einer internen UKW-Kommunikation zwischen Mitgliedern des Boarding Teams um **16:27 Uhr** („*Hat keine Schleppverbindung, kein gar nichts...*“) belegen, dass das Team zum Zeitpunkt seiner Ankunft beim Havaristen keine aktuellen Informationen über den Sachstand vor Ort hatte.

Unmittelbar nachdem die Mitglieder des Boarding Teams auf dem vordersten Lukendeckel des Havaristen abgesetzt worden waren, begaben sich diese auf den Weg zur Brücke. Die VDR-Aufzeichnung der dortigen Kommunikation belegt, dass das Team um **16:37 Uhr** dort eintraf und im Hinblick auf den Zweck seines Erscheinens auf eine vollkommen ahnungslose Schiffsführung stieß („*You, you are Coastguard?*“).

An Bord des Havaristen traf das Boarding Team auf eine auf Grund der äußeren Bedingungen physisch und psychisch vollkommen erschöpfte und in großen Teilen sehr verängstigte Crew, die von den Ereignissen des Tages offensichtlich schwer gezeichnet war.

Um **16:43 Uhr** gelang es dem Boarding Team nach zwischenzeitlicher Vermittlung durch die MELLUM, mit der NORDIC per UKW Kontakt aufzunehmen und über das weitere Vorgehen zu beraten. Die NORDIC teilte dem Team mit, dass auf jeden Fall ein neuer Schleppversuch gestartet werden solle. Insoweit verwies das Boarding Team darauf, dass ihm gesagt worden sei, dass eine Schleppverbindung bereits existieren würde und die Aufgabe des Teams nur noch darin bestünde, die dem Notschleppen im Wege stehende Ankerverbindung zu trennen. Das Problem bestünde nunmehr darin, dass das Boarding Team keinerlei Ausrüstung dabei habe.

Der weitere Aufenthalt des Boarding Teams an Bord des Havaristen bis zu dessen Strandung war kurz gefasst im Wesentlichen durch die folgende Aktivitäten gekennzeichnet:

- Kommunikation mit der Schiffsführung des Havaristen; Versuche, diesem den Sinn und Zweck der Anwesenheit des Teams an Bord zu erklären.
- Kontakt mit NORDIC: Hubschrauber der Bundespolizei soll die für Boarding-Team-Einsätze vorgesehenen Ausrüstungstaschen von der NORDIC zur GLORY AMSTERDAM transportieren.
- Absprachen zwischen NORDIC und Boarding Team bezüglich der konkreten Ausführung des geplanten Schleppversuchs.

Die Auswertung der Funkkommunikation verdeutlicht, dass der Informationsaustausch zwischen dem Boarding Team und der NORDIC wiederholt dadurch erschwert bzw. verzögert wurde, dass es offenbar keine eindeutigen, d. h. standardisierten Verfahren darüber gab, auf welchen Funkfrequenzen kommuniziert werden soll. Im Übrigen war es vermutlich so, dass die Reichweite der vom Boarding Team mitgeführten Handfunkgeräte nicht ausreichte, um eine störungsfreie und kontinuierliche Funkverbindung zwischen der NORDIC und dem Boarding Team zu gewährleisten.

Mit dem Ziel der Übernahme der Ausrüstungstaschen von dem Hubschrauber und der anschließenden Vorbereitungen auf die Herstellung einer Schleppverbindung hatten gegen **17:08 Uhr** sämtliche Mitglieder des Boarding Teams vorübergehend die Brücke verlassen. Eine der Aufgaben des Teams, nämlich die, als Vermittler zwischen der Schiffsführung des Havaristen und dem Notschlepper zu fungieren, konnte somit anschließend zunächst nicht mehr ohne Weiteres wahrgenommen werden. Als Beispiel hierfür kann auf zwei Funkkontakte zwischen der NORDIC und dem Boarding Team um **17:38 Uhr** und **17:40 Uhr** verwiesen werden. In dem Kontakt um **17:38 Uhr** bat die NORDIC das Boarding Team darum, den Kapitän des Havaristen aufzufordern, nochmal seine Maschine zu starten und Richtung Norden zu fahren. Aus der Antwort des Boarding Teams um **17:40 Uhr** (= Empfehlung, sich direkt an die Brücke zu wenden) kann geschlossen werden, dass das Boarding Team die Aufforderung der NORDIC an den 1. Offizier des Havaristen gerichtet hatte und dieser sich offenbar zum fraglichen Zeitpunkt gemeinsam mit dem gesamten Boarding Team auf der achteren Manöverstation der GLORY AMSTERDAM aufhielt.

Nach der Strandung des Havaristen konzentrierten sich die Aktivitäten des Boarding Teams darauf, die technischen Gegebenheiten an Bord, insbesondere den Zustand der Ruderanlage in Erfahrung zu bringen. Außerdem wurde das Boarding Team von der NORDIC gebeten, die Bunkersituation, einschließlich der Lage der einzelnen Tanks zu erfragen. Im Rahmen zweier Funkgespräche zwischen der NORDIC und dem Boarding Team um **18:37 Uhr** bzw. **18:41 Uhr** verständigten sich beide Seiten außerdem darauf, dass es sinnvoller wäre, wenn das Boarding Team dazu übergeht, via Mobiltelefon direkt mit dem HK zu kommunizieren. Der Leiter des Boarding Teams teilte der NORDIC zu diesem Zweck die Nummer seines privaten Mobilfunktelefons mit und erklärte sich damit einverstanden, dass die NORDIC diese Nummer an den Einsatzstab im HK weitergibt.

In mehreren Funkkontakten zwischen der NORDIC und dem Boarding Team im Zeitraum von **18:45 Uhr** bis **19:07 Uhr** wurden die vom Boarding Team in Erfahrung gebrachten Informationen in Sachen Rudermaschine und Bunkersituation an die Schiffsführung des Notschleppers übermittelt.

Die im weiteren Verlauf des Abends vom HK in Erwägung gezogene Evakuierung der Schiffsbesatzung und des Boarding Teams vom Havaristen Richtung Land mit Hilfe des Seenotrettungskreuzers HERMANN MARWEDE wurde auf Grund der Ablehnung dieses Vorschlags durch die Schiffsführung des Havaristen nicht vollzogen. Auch das Boarding Team verzichtete wegen der mit dem Übersteigen auf den Rettungskreuzer unweigerlich verbundenen Risiken auf den angedachten Transfer.

Ergänzend zu der oben dargestellten Chronologie hat die Untersuchung in Bezug auf die Aktivitäten des Boarding Teams bzw. in Bezug auf dessen Beschreibungen der Situation an Bord des Havaristen Folgendes ergeben:

- Das BT wurde an Bord sehr freundlich und zuvorkommend behandelt.
- Die Kommunikation mit dem Kapitän des Schiffes in englischer Sprache war relativ gut möglich.⁷⁶
- Der Kapitän war im Verlauf der Ereignisse häufig nicht persönlich auf der Brücke anwesend. (In dieser Zeit kommunizierte er vermutlich von seiner Kammer aus mit seiner Reederei). Er war aber immer sofort verfügbar, wenn das Boarding Team den Wachoffizier auf der Brücke um ein Gespräch mit dem Kapitän bat.
- Im Verlauf der Anwesenheit des Boarding Teams an Bord gelang es mehr und mehr, den Kapitän vom Sinn und Zweck der Aktivitäten der NORDIC bzw. des Boarding Teams zu überzeugen. Der Kapitän hatte offensichtlich große Sorge, es könne sich hierbei um ein kommerzielle Absichten hegendes Bergungsunternehmen handeln.
- Abgesehen von der vorgenannten Verunsicherung des Kapitäns hatte das Boarding Team nicht den Eindruck, dass dieser bzw. die Crew absichtlich entgegen den Bemühungen der NORDIC agierten. Allerdings war die Crew – neben der physischen/psychischen Schwächung – aus Sicht des Boarding Teams fachlich/seemännisch überfordert, soweit es um die seemännischen Erfordernisse für die Herstellung einer funktionierenden Schleppverbindung ging.

Von besonderer Bedeutung für die Bewertung der Unfallsituation sowie deren begleitenden Faktoren durch die BSU ist die folgende, hier sinngemäß wiedergegebene und sehr überzeugend vorgetragene Einschätzung des Boarding Teams:

*Die äußeren Bedingungen (Wind/Seegang) am Unfalltag sind keinesfalls so gewesen, dass die Herstellung einer Schleppverbindung eine Routineangelegenheit gewesen wäre. Sowohl im Hinblick auf die Hubschraubertransfers als auch bzgl. der Herstellung der Leinenverbindung ist vielmehr zu betonen, dass die Witterung extrem schlecht und die Gefahren für alle Beteiligten (einschließlich der bis an die absolute Grenze des Machbaren gegangene Besatzung der NORDIC) sehr hoch gewesen sind. Das Inclinometer an Bord der GA zeigte den Maximalwert (40 Grad Krängung!), als das Boarding Team auf der Brücke erschien (vgl. unten **Abb. 42**).*

⁷⁶ Anm.: Diese Aussage des Boarding Teams widerspricht der Tatsache, dass die Schiffsführung (einschließlich des Kapitäns) des Havaristen anlässlich der Funkkommunikation mit der Vkz, der NORDIC und der MELLUM offenkundig große Verständigungsprobleme hatte. Insoweit ist allerdings zu bedenken, dass es ein Unterschied ist, ob man in einer extrem großen Stresssituation via Funk kommuniziert oder - noch dazu weitgehend erst nach dem Unfall – mit vor Ort anwesenden Personen spricht.

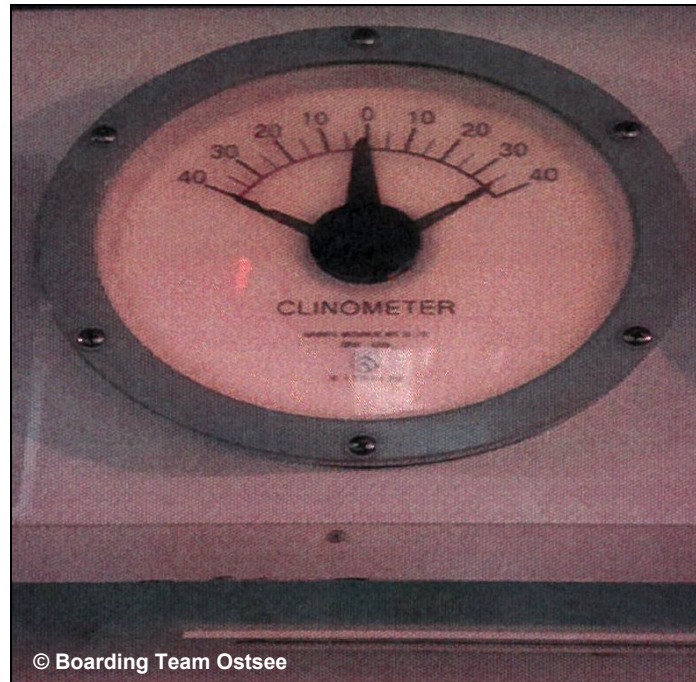


Abbildung 42: Inklinometer GLORY AMSTERDAM am Unfalltag

3.3.13 Hubschraubereinsätze der Bundespolizei am Unfalltag

3.3.13.1 Vorbemerkungen

Die detaillierte Befassung mit den Ereignissen am Unfalltag lässt den Rückschluss zu, dass es höchstwahrscheinlich nicht zu der Strandung der GLORY AMSTERDAM gekommen wäre, wenn rechtzeitig ein Boarding Team an Bord des Havaristen für eine klare und eindeutige Kommunikation zwischen dessen Schiffsführung einerseits und dem Notschlepper NORDIC sowie dem HK und der Vkz andererseits gesorgt hätte. Vor allem aber hätte das Boarding Team in Ausübung der ihm im Notschleppkonzept zugewiesenen primären Aufgabe die Decksbesatzung bei der Ausführung der für die Herstellung einer funktionierenden Schleppverbindung erforderlichen seemännischen Handgriffe unterstützen können.

Ursächlich dafür, dass ein Boarding Team, nämlich das Team für die Ostsee, erst am späten Nachmittag und damit viel zu spät auf dem Havaristen abgesetzt werden konnte, um die einem solchen Team primär zugedachten oben genannten Aufgaben zu erfüllen, war vor allem die Tatsache, dass es nicht gelungen war, das an Bord der NORDIC befindliche, für Einsätze im Bereich der Nordsee vorgesehene Team von dem Schlepper auf den Havaristen überzusetzen.

Auf Grund der besonderen Bedeutung der Hubschraubereinsätze werden die von der BSU insoweit gewonnenen Erkenntnisse in den nachfolgenden Abschnitten des Untersuchungsberichtes in der gebotenen Ausführlichkeit thematisiert. Als wesentliche Informationsquellen dienten der BSU ein ausführliches Gespräch mit Beamten der Bundespolizei-Fliegerstaffel und deren schriftliche Antworten auf einen im Nachgang zu dem Gespräch übersandten Fragenkatalog. Im Übrigen stellte die Bundespolizei der BSU die Antworten auf einen Fragenkatalog des HK zur

Verfügung, den dieses im Rahmen der eigenen Aufarbeitung des Unfallereignisses an die Bundespolizei gerichtet hatte.

3.3.13.2 Gespräch der BSU mit der Bundespolizei

Anlässlich eines Gesprächstermins im Stützpunkt der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf (Bundesland Schleswig-Holstein) wurde das Untersucherteam der BSU von den am Unfalltag eingesetzten Piloten und Besatzungsmitgliedern der beiden in den Noteinsatz involvierten Hubschrauber über den Verlauf der Ereignisse informiert. Darüber hinaus gab der Leiter der Flugstaffel, der am Unfalltag selbst als Pilot des Hubschraubers tätig geworden war, der das Boarding Team Ostsee von Rostock nach Helgoland geflogen hatte, einen Einblick in die Organisationsstruktur des Flugdienstes der Bundespolizei. Er stellte die zur Verfügung stehenden Hubschraubertypen sowie deren Besonderheiten vor und erläuterte den aktuellen Stand der Umsetzung der Ressortvereinbarung zwischen dem Bundesministerium des Innern und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Bereitstellung von Lufttransportkapazität der Bundespolizei für Zwecke der Maritimen Notfallvorsorge.⁷⁷

Im Hinblick auf die Chronologie der Ereignisse am Unfalltag waren für die BSU, nicht zuletzt wegen der differierenden Zeitangaben in den verschiedenen ausgewerteten Quellen, die diesbezüglichen Angaben der Bundespolizei von besonderem Interesse. Insoweit wurden gegenüber der BSU die folgenden Angaben gemacht und dabei betont, dass man sich darum bemüht habe, die zeitliche Abfolge der Ereignisse möglichst genau zu rekonstruieren.

Uhrzeit	Ereignis
09:40 Uhr	Telefonischer Eingang der Alarmierung; Auftrag: Aufnahme des Boarding Teams von der NORDIC und Absetzen auf dem Havaristen
10:30 Uhr	Start des Mittleren Transporthubschraubers Typ „Super Puma“ in Fuhlendorf
11:10 Uhr	Eintreffen des Hubschraubers im Seegebiet (Distanz: 85 Seemeilen)
11:45 Uhr	Abbruch der Maßnahmen (Gefährdung für aufzuwischende Personen zu groß) – Hubschrauber fliegt zur Insel Helgoland und hält sich dort für weiteren Einsatz bereit (Distanz: ca. 23 Seemeilen)
12:10 Uhr	Telefonische Anforderung eines weiteren Hubschraubers; Auftrag: Transport Boarding Team von Rostock/Hohe Düne nach Helgoland
13:55 Uhr	Start des Leichten Transporthubschraubers Typ „EC155“ in Fuhlendorf
14:31 Uhr	Landung Rostock/Hohe Düne (Distanz: 80 Seemeilen)
14:50 Uhr	Start mit dem Boarding Team an Bord Richtung Helgoland
16:08 Uhr	Landung Helgoland (Distanz: 150 Seemeilen); Umstieg Boarding Team in den Super PUMA
16:15 Uhr	Start Super Puma Richtung Havarist
16:35 Uhr	Boarding Team auf dem Havaristen abgesetzt

Gegenüber dem Team der BSU wurden in dem persönlichen Gespräch im Übrigen sinngemäß die folgenden Angaben gemacht.

⁷⁷ Anm. BSU: Vgl. hierzu die Ausführungen oben in Kapitel 3.3.8.2.3 des Untersuchungsberichtes.

(a) Grundsätzliche Informationen

- *Am Unfalltag (Wochenende!) wurde nach der telefonischen Anforderung eines Hubschraubers durch das HK eine dreiköpfige Besatzung, die an diesem Tag einen planmäßigen Routineflug absolvieren sollte, für den Flug Richtung NORDIC umdisponiert.*
- *Die Anforderung eines Hubschraubers durch das HK erfolgt regelmäßig zunächst telefonisch. Der Hubschrauber wird dann ohne vorhergehende weitere Nachfragen, Diskussionen oder schriftliche Kontakte anforderungsgemäß in den Einsatz gebracht. (Es gilt sinngemäß der Grundsatz: Alles was praktisch notwendig ist, wird sofort veranlasst und etwaige schriftliche/formale Erfordernisse werden zwecks Vermeidung unnötiger Verzögerungen ggf. im Nachgang abgearbeitet.)*
- *Auf Grund der Witterungslage (Sturm!) war der Hubschrauberbesatzung von Anfang an bewusst, dass das/die bevorstehende(n) Windenmanöver sehr anspruchsvoll sein würden. Aus diesem Grunde wurde ein zusätzlicher Beamter, der für den geplanten Routineflug nicht mit zum Einsatz gekommen wäre, der aber bzgl. der Windenbedienung als besonders versiert gilt, aktiviert.*
- *Stürme, aber auch Dunkelheit sind für den Einsatz von Hubschraubern bzw. für einen sicheren Flugbetrieb grundsätzlich kein Hindernis.*
- *Bei Nebel ist ein Hubschrauberflug grundsätzlich nicht möglich.*
- *Für das Positionieren bzw. Halten eines Hubschraubers über einem Objekt (hier NORDIC) ist es unverzichtbar, dass dem Piloten einen möglichst ortsfester Referenzpunkt zur Orientierung zur Verfügung steht.*
- *Es gilt der Grundsatz, dass Hubschrauber im Einsatz auf See möglichst nur sehr kurzzeitig und dabei so tief wie möglich und so hoch wie nötig über Schiffen schweben sollen. (Grund: Etwaige technische Probleme des Hubschraubers, die zu einem Absturz führen oder eine Notlandung erfordern, würden eine Notlandung (Notwassern) unmöglich machen und zusätzlich zu gravierenden Gefahren für ein unterhalb des Hubschraubers befindliches Wasserfahrzeug bzw. dessen Besatzung führen.)*
- *Die Winde des Hubschraubers bzw. die Seilführung in Richtung der zu hievenden/fierenden Person oder in Richtung des zu hievenden/fierenden Gegenstandes können von der Kanzel des Hubschraubers und den dortigen beiden Piloten (= Mindestbesatzung für den Flugbetrieb) optisch nur sehr eingeschränkt bzw. gar nicht wahrgenommen werden. Daraus folgt, dass die beiden Piloten auch nicht selbstständig optisch abschätzen können, ob bzw. wann sie den Hubschrauber korrekt über dem Absetz- bzw. Aufnahmepunkt auf dem Boden (bzw. dem Wasserfahrzeug) positioniert haben.*
- *Von besonderer Bedeutung ist daher das Zusammenspiel zwischen dem Windenbediener und den Piloten. Der Bediener gibt dabei via Funk Anweisung, um wieviel Meter der Hubschrauber seine Position nach vorne, hinten, rechts oder links ändern muss, damit sich das Seilende exakt über dem vorgesehenen Aufnahme-/Absetzpunkt befindet bzw. anschließend solange wie erforderlich dort verbleibt (vgl. unten **Abb. 43**).*



Abbildung 43: Windenbediener der Bundespolizei im Einsatz⁷⁸

- *Das Winschen von Personen geschieht regelmäßig – und dementsprechend auch am Unfalltag – so, dass die abzuholende bzw. abzusetzende Person allein am Seil hängt. Nur für den Fall, dass eine zu winschende Person hilflos ist, bspw. krankheitsbedingt Hilfe benötigt, erfolgt das Winschen „in Begleitung“ eines Besatzungsmitgliedes.*
- *Die Boarding Team-Mitglieder werden in „Tagesseminaren“, die in bestimmten Abständen wiederholt werden, auf die Hubschraubertransfers in Form praktischer Übungen vorbereitet.*
- *Übungen finden grundsätzlich nur bei guten Witterungsbedingungen statt.⁷⁹*
- *Die Entscheidung, ob ein Windenmanöver sicher durchgeführt werden kann, trifft der Hubschrauberpilot vor Ort an Hand der konkreten äußeren Bedingungen. Dabei führt er eine Risikoabwägung durch. Wenn es bspw. darum geht, eine lebensbedrohlich verletzte Person abzugeben und schnellstmöglich an Land zu bringen wird unter Umständen ein höheres Risiko eingegangen, als wenn es, wie bspw. im Fall GLORY AMSTERDAM, zunächst „nur“ darum geht, ein Boarding Team zu transferieren.*
- *Für die Kommunikation mit der Einsatzleitstelle in Fuhlendorf, mit dem HK und mit den jeweils beteiligten Schiffen (hier NORDIC und MELLUM) stehen den Hubschrauberbesatzungen verschiedenen Kommunikationsmöglichkeiten (Flugfunk, Seefunk, GSM, SAT, Digitalfunk-BOS⁸⁰) zur Verfügung.*

⁷⁸ Anm.: Die Abbildung stellt beispielhaft die Tätigkeit des Windenbedieners dar. Bei dem Wasserfahrzeug handelt es sich nicht um die NORDIC.

⁷⁹ Anm.: Auf den ersten Blick erscheint es widersinnig, Übungen nur bei guten äußeren Bedingungen abzuhalten, also bei solchen, die im Ernstfall gerade nicht zu erwarten sind. Zu berücksichtigen ist aber, dass gerade gute äußere Bedingungen am besten geeignet sind, um die erforderlichen Handgriffe und Bewegungsabläufe bei einem möglichst geringen Unfallrisiko zu trainieren. Auch im Bereich der Seefahrt käme niemand auf die Idee, ein Rettungsbootsmanöver bei starkem Seegang oder bspw. nachts zu üben, obwohl auch dort dies dem Ernstfall deutlich eher entspricht als eine Schönwetterlage.

⁸⁰ Digitalfunk BOS = spezielles Funknetz für alle Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) in Deutschland.

- *Auch die Behördenfahrzeuge verfügen demgemäß über die technischen Möglichkeiten via Flugfunk und/oder via Seefunk mit den Hubschraubern der Bundespolizei zu kommunizieren.*
- *Am Unfalltag gab es an Bord des Hubschraubers Super Puma technische Probleme bzgl. der Nutzung des Seefunks. Es wurde daher insbesondere zwischen NORDIC und dem Super Puma-Hubschrauber via Flugfunk und zuvor zwecks Kontaktaufnahme kurzzeitig via Mobiltelefon kommuniziert.*
- *Die von der Bundespolizei eingesetzten Hubschrauber (also insbesondere auch der Super Puma) werden im Hinblick auf ihre technische Ausstattung und Funktionalität als „State of the Art“ beschrieben.*
- *Die am Unfalltag im Einsatz befindlichen Piloten haben langjährige Flugerfahrung (zwischen 7800 und 9100 Flugstunden; mehr als 2000 Windenmanöver). Sie müssen jährlich eine mehrtägige Fortbildung an der Luftfahrerschule der Bundespolizei in Sankt Augustin (inklusive Simulator-Training) absolvieren und sind regelmäßig im Flugeinsatz.*

(b) Beurteilung des gescheiterten Transfers des Boarding Teams der NORDIC

- *Der für das HK vorgehaltene Hubschrauber Super Puma nebst Besatzung (regulär: Pilot, Copilot, Flugtechniker; vorsorglich hinzugezogener Windenexperten) wurde nach der telefonischen Anforderung des HK im vorgesehenen Zeitfenster aktiviert.*
- *Die zur Verfügung stehende freie Fläche auf dem Arbeitsdeck der NORDIC wird begrenzt durch zwei in ca. 2,5 Meter Höhe in einem Abstand von ca. 5 Metern quer über das gesamte Deck verlaufende Traversen. Das dadurch gebildete „Viereck“ wird nochmals verkleinert durch die in Schiffslängsrichtung auf den Traversen liegende, von den Aufbauten der NORDIC nach achtern führende Schleppleine.*
- *Die Laufgeschwindigkeit der Winde beträgt maximal 0,9 Meter pro Sekunde.*
- *Die NORDIC kämpfte mit dem starken Seegang und war nicht in der Lage, einen konstanten Kurs zu steuern. Der Schlepper wurde durch die Wellen in alle denkbaren Richtungen unvorhersehbar hin- und hergeworfen.*
- *Den Piloten stand kein verlässlicher feststehender Referenzpunkt zur Verfügung, an dem es möglich gewesen wäre, einen Schwebeflug über dem Achterdeck der NORDIC verlässlich auszurichten und aufrechtzuerhalten.*
- *Extreme Schiffsbewegungen durch Seegang und Windböen machten ein Windenverfahren in der konkreten Situation zu einem unkalkulierbaren Risiko für die körperliche Unversehrtheit des Boardingteams.*

(c) Beurteilung des Transfers des Boarding Teams Ostsee von Rostock via Helgoland bis zur GLORY AMSTERDAM

- *Die verhältnismäßig lange Zeitspanne von der Anforderung des zweiten Hubschraubers um 12:10 Uhr bis zu dessen Abflug nach Rostock um 13:55 Uhr ist dadurch zu erklären, dass für den zweiten Hubschrauber losgelöst von der bereits im Einsatz befindlichen Besatzung eine zweite Crew aus zum Teil nicht in Rufbereitschaft befindlichen Personen zusammengestellt werden musste. Außerdem musste der zweite Hubschrauber zunächst für den Einsatz umgerüstet werden.*

- *Der Entscheidung, das Boarding Team Ostsee nicht direkt zum Havaristen zu fliegen, sondern auf Helgoland an den Super PUMA-Hubschrauber zu übergeben, lagen die folgenden Erwägungen zu Grunde:*
 - *Mit der Zwischenlandung auf Helgoland war kein großer Umweg bzw. signifikanter Zeitverlust verbunden.*
 - *Der Super Puma-Hubschrauber bietet allein schon wegen seiner im Vergleich zum EC155 größeren Abmessungen technisch die besseren Voraussetzungen für das Realisieren der Windenmanöver*
 - *Die Besatzung des Super Puma-Hubschraubers hatte durch die Aktivitäten vom Vormittag bereits einen Eindruck von den im Einsatzgebiet zu erwartenden Gegebenheiten.*
- *Die Besatzung des Super Puma-Hubschraubers führte anlässlich des Umstiegs des Boarding Teams auf Helgoland, soweit die Kürze des Transferprozesses dies zuließ, das erforderliche Briefing des Teams an Hand vorgefertigter Info-Tafeln durch.*
- *Das Boarding Team war an Bord der Hubschrauber nicht per Head-Set in den Bordfunk integriert, obwohl dies zumindest für einige Personen technisch möglich gewesen wäre.*
- *Das Boarding Team hatte während der Anwesenheit in den Hubschraubern keinen Funkkontakt zum HK bzw. zur NORDIC.*
- *Nach dem Absetzen des Boarding Teams wurde vom Hubschrauber in zwei Flügen Ausrüstung von der NORDIC aufgenommen und zum Havaristen transportiert. Bei der Ausführung der entsprechenden Windenmanöver agierte der Hubschrauber in Anbetracht der nach wie vor schwierigen Rahmenbedingungen im Grenzbereich des fliegerisch möglichen bzw. vertretbaren.*

3.3.13.3 Ergänzender Fragenkatalog der BSU an die Bundespolizei

Die BSU übermittelte der Bundespolizei-Fliegerstaffel im Anschluss an den Gesprächstermin im Stützpunkt Fuhlendorf einen schriftlichen Fragenkatalog. Die Fragen und die zugehörigen Antworten werden nachfolgend, gekürzt und an einigen Stellen redaktionell geringfügig (aber sinnwährend) bearbeitet, dargestellt.

1. Mit welchen technischen Mitteln bzw. auf welchen technischen Wegen haben die Hubschrauberbesatzungen in der Luft bzw. nach den Landungen in Rostock und Helgoland kommuniziert, als sie für das HK im Einsatz waren?

Super Puma:

Während des Hinfluges in den Einsatzraum wurde mit der eigenen Dienststelle über Digitalfunk (BOS) kommuniziert. Nachdem festgestellt wurde, dass eine Verbindungsaufnahme mit der NORDIC auf Seefunk nicht möglich ist, wurde über Mobilfunktelefon mit der Brückenbesatzung eine Kommunikation über Flugfunk (VHF) vereinbart und diese auch direkt etabliert. Diese Verbindungart wurde während des laufenden Einsatzes mit der NORDIC beibehalten. Die Verbindungsaufnahme mit der SAR-Station Helgoland erfolgte über militärischen Flugfunk (UHF) und verlief problemlos.

EC155:

Während des Transferflugs nach Rostock hielt die Besatzung über Digitalfunk (BOS) ständig Verbindung zur Flugeinsatzzentrale in Fuhlendorf. Nach dem Wiederstart bestand die gleiche Verbindung bis zur Landung auf Helgoland. Eine Verbindungsaufnahme mit der NORDIC war nicht erforderlich. Die Verbindungsaufnahme mit den SAR-Stationen Rostock und Helgoland erfolgte über militärischen Flugfunk (UHF).

2. Falls bzw. soweit von den Hubschrauber-Besatzungen mit den nachfolgend aufgeführten Stellen kommuniziert wurde, welche der unter 1 genannten Wege wurden in welchem Maße genutzt?

a. Einsatzstelle in Fuhlendorf

Die Kommunikation mit der Einsatzzentrale in Fuhlendorf fand während des Fluges über Digitalfunk (BOS) und während der Bodenzeiten über Mobiltelefon statt.

b. HK

Der Informationsaustausch mit dem Einsatzstab des HK wurde ausschließlich über eine zentrale Telefonnummer mit wechselnden Ansprechpartnern abgewickelt. Anweisungen des HK an die Besatzung wurden während des Fluges von der NORDIC über Flugfunk übermittelt.

c. Schlepper NORDIC

Während des Anflugs in den Einsatzraum war eine Verbindungsaufnahme über das eingebaute Seefunkgerät in dem Super PUMA-Hubschrauber nicht möglich. Die Ursache konnte durch die Flugbesatzung zunächst nicht ermittelt werden. Via Digitalfunk (BOS) wurde über die Flugeinsatzzentrale in Fuhlendorf die Mobilfunknummer der NORDIC erfragt. Mittels Mobiltelefon wurde sodann Verbindung zur NORDIC aufgenommen und die weitere Kommunikation zwischen Hubschrauber und NORDIC über Flugfunk (VHF) für die Lagebewältigung vereinbart. Die Kommunikation auf diesem Wege verlief problemlos. Aus Gründen der schnelleren Bedienbarkeit entschied sich die Besatzung kurzfristig zur provisorischen Nutzung eines Mobiltelefons an Stelle des Satellitentelefon. Die NORDIC hatte über Seefunk Kontakt zum Havaristen und koordinierte hierüber den Hubschrauber-einsatz mit dem Kapitän.

d. WSV-Schiff MELLUM

Aufgrund des ausgefallenen Seefunkgeräts erfolgte keine direkte Kontaktaufnahme mit der MELLUM. Erforderliche Kommunikation wurde über die NORDIC sichergestellt. Aus Sicht der Besatzung gab es während des Einsatzverlaufs keinen relevanten Kommunikationsbedarf.

e. Schlepper BALTIC ("Einsatzleitstelle" des Boarding-Teams Ostsee)?

Seitens der eingesetzten Hubschrauber der Bundespolizei erfolgte keine Kontaktaufnahme im Rahmen des Einsatzes.

f. Boarding Team Ostsee

Die Hubschrauberbesatzung des Super Puma-Hubschraubers hatte den ersten Kontakt mit dem Boarding Team Ostsee am SAR-Landeplatz Helgoland, unmittelbar nach dem Absetzen durch den EC 155-Hubschrauber. Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit stieg das Boarding Team in den bereits angelassenen und startbereiten Hubschrauber um. Hierbei ging die Besatzung davon aus, dass das Boarding Team bereits über das bevorstehende Einsatzverfahren (Absetzen auf dem Havaristen) vorinformiert war und einen klaren Auftrag hatte. Weiterhin waren die Teamangehörigen in das Verbringen mittels Rettungswinde eingewiesen. Die Absprachen während des Anflugs zum Havaristen wurden auf das bevorstehende Windenverfahren reduziert. Der Flugtechniker in der Kabine kommunizierte mit dem Teamleiter mündlich und durch Zeichen. Die Interkom-Anlage⁸¹ wurde nicht genutzt. Seitens der Flugbesatzung des EC155 sowie des diensthabenden Beamten der Flugeinsatzzentrale erfolgte keine vorherige direkte Kontaktaufnahme mit dem Boarding Team Ostsee. Alle Absprachen erfolgten über den HK-Stab per Telefon.

⁸¹ Anlage zur internen Kommunikation an Bord des Hubschraubers mittels Head-Sets.

g. Weitere Stellen

Neben den schon erwähnten Landeabsprachen mit den Bodenfunkstellen der SAR-Landeplätze wurde durch die eingesetzten Flugbesatzungen mit Überflug der jeweiligen Küstenlinie über Flugfunk (VHF), 123.100 MHz Verbindung mit der SAR-Leitstelle der Deutschen Marine in Glücksburg aufgenommen. Dies ist ein Standardverfahren im polizeilichen Einsatzflugbetrieb über See. Es dient primär der Koordinierung von behördlichem Flugverkehr im Falle von luftgestützten SAR-Maßnahmen. Ferner wird über regelmäßige Standortmeldungen die Sicherstellung eines Flugalarmdienstes für den Fall einer Luftnotlage unterstützt.

3. Was ist der Unterschied zwischen "Seefunk" und "Flugfunk"?

Gemäß § 55 Absatz 1 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) bedarf jede Frequenznutzung einer vorherigen Frequenzzuteilung. Gemäß § 55 Absatz 1 Satz 3 TKG erfolgt die Frequenzzuteilung nach Maßgabe eines Frequenzplans. Dem Flugfunk sind die Frequenzen im Bereich 118,00 MHz bis 136,000 MHz zugeteilt. Der Funksprechverkehr auf diesen Frequenzen dient grundsätzlich der sicheren Koordinierung des Luftverkehrs. Dem Seefunk sind die Frequenzen im Bereich 156,0000 – 157,4375 MHz, 160,6000 – 160,9625 MHz und 161,4875 – 162,0375 MHz zugeordnet und in Kanäle unterteilt (z.B. Internationaler Not- und Anrufkanal „16“). Sie dienen der sicheren Koordinierung des Seeverkehrs. Für beide „Funkarten“ gelten unterschiedliche technische Zulassungsvoraussetzungen der Geräte und im Rahmen von Funkzeugnissen nachzuweisende Kenntnisse der standardisierten Sprechgruppen.

4. Welche technischen Möglichkeiten bestehen für Boarding-Team-Mitglieder grundsätzlich an Bord der Hubschrauber, um bspw. mit einem Wasserfahrzeug oder mit dem HK zu kommunizieren?

Die navalisierten⁸² Hubschrauber der Bundespolizei sind mit folgenden Kommunikationseinrichtungen ausgestattet:

- Taktisches Funkgerät BPOL (Digitalfunk / Analogfunk 4m-Band)
- Flugfunk
- Seefunk
- UHF-Funk (Militärischer Frequenzbereich für Kommunikation zwischen Luftfahrzeugen und/oder mit militärischen Bodenstellen wie z.B. SAR-Station Helgoland)
- Satellitentelefon

Im Kabinenbereich befinden sich Bedienelemente sowie Kabelsteckverbindungen, über die man sich in die Bordfunkanlage mit einem Helm / Kopfhörer integrieren kann. Über Wahlschalter kann dann der erforderliche Kommunikationskreis angewählt werden. Die Frequenzänderung/-auswahl kann nur durch die Cockpitbesatzung vorgenommen werden. Erforderliche Kopfhörer werden immer im Hubschrauber mitgeführt. Somit besteht für Angehörige von HK-Einsatzteams in Zusammenarbeit mit der Flugbesatzung die Möglichkeit, erforderliche Verbindungen in Abhängigkeit der Reichweiten aufzubauen und auch zu halten. In den vergangenen zwei Jahren hat es sich im Bereich der Brandbekämpfungs- und Verletztenversorgungsteams zunehmend standardisiert, aus dem Hubschrauber im Anflug Funkkontakt zum Havaristen über Seefunk unter Nutzung einer standardisierten Checkliste aufzubauen. Ob dieses Verfahren auch im Bereich der Boarding Teams bereits umgesetzt wurde, ist aktuell nicht bekannt.

⁸² navalisiert = für maritime Einsätze ausgerüstet.

5. Ist es technisch möglich und praktikabel, von einem Hubschrauber aus mit einem Mobiltelefon zu kommunizieren?

Grundsätzlich ist es technisch möglich, mit einem Mobiltelefon aus Hubschraubern zu kommunizieren. Gemäß den luftrechtlichen Vorschriften ist die Nutzung von Mobiltelefonen jedoch grundsätzlich nur im ausgeschalteten Zustand oder im Flugmodus zulässig. Für den Flugdienst der Bundespolizei gilt dies analog. Sofern zur Bewältigung von konkreten Einsatzanlässen im Einzelfall davon abgewichen wird, wird die Qualität und Stabilität der Kommunikationsverbindung (sofern sie zustande kommt) von Faktoren wie Flughöhe und -geschwindigkeit abhängig sein. Da die Verkopplung eines Mobiltelefons mit dem hubschrauberseitigen Kommunikationsnetz nicht möglich ist, wirkt sich die Geräuschkulisse in der Kabine zusätzlich negativ auf die Qualität der Gesprächsverbindung aus. Die Möglichkeit einer überlagernden, überregionalen Kommunikation ist in allen Hubschraubern der Bundespolizei über ein fest eigebautes Satellitentelefon sichergestellt, welches in die Bordkommunikationsanlage integriert ist.

6. Haben Mitglieder des Boarding-Teams am Unfalltag an Bord der Hubschrauber von den Möglichkeiten nach Nr. 4 bzw. nach Nr. 5 Gebrauch gemacht?

Es fand seitens des Boarding-Teams keine Kontaktaufnahme zu Bodenstellen statt.

7. Mit welchen technischen Mitteln bzw. auf welchen technischen Wegen hat die Einsatzstelle in Fuhlendorf am Unfalltag mit dem HK kommuniziert?

Die Einsatzstelle hat über die festgelegten Telefonnummern des HK mit unterschiedlichen Ansprechpartnern im Havariestab kommuniziert. Weiterhin ging nach Erklärung der Führungsübernahme seitens des HK eine formalisierte Fax-Nachricht in Fuhlendorf ein, welche gegen Empfangsbekanntnis und Bestätigung als Fax an das HK zurückgesendet wurde. Kommunikation über Funk erfolgte nicht.

8. Anlässlich der technischen Erläuterungen zu den verfügbaren Hubschraubern wurde erwähnt, dass diese zum Teil modulartig ausgerüstet sind und für den jeweiligen konkreten Einsatzzweck ausgestattet werden (bspw. Montage der Winde, Aus-/Einbau von Sitzen). Hieraus ergeben sich die folgenden Fragen:

a. Welche „Ausstattungsvarianten“ sind für welche der für HK-Einsätze vorgesehenen Hubschrauber-Typen verfügbar?

Zur Bewältigung von Einsätzen im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge (MNV) wird primär das Hubschraubermuster Super Puma eingesetzt. Dieser Typ wird bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf im polizeilichen Einsatzflugbetrieb über See sowie für sonstige maritime Einsatzanlässe mit einer darauf abgestimmten und grundsätzlich ständig eingerüsteten Kabinen- und Missionsgrundausrüstung vorgehalten. Diese ermöglicht auch die Lagebewältigung im Rahmen von MNV-Einsätzen weitgehend ohne Umrüstzeiten. Rettungswinden sind an navalisierten Transporthubschraubern grundsätzlich eingerüstet.

Im Rahmen der sukzessiven Umsetzung der Ressortvereinbarung mit dem BMVI wurden bis heute bei zwei navalisierten Bestandshubschraubern vom Typ Super Puma technische Modifikationen in der Kabine vorgenommen, die u.a. den Einbau der sog. „Medical Wall“ (Befestigung medizinischer Ausstattung) sowie eines „Stretchers“ (Krankentrage) ermöglichen. Damit wird die Einsatzverwendungsfähigkeit dieser Bestandshubschrauber im Rahmen der MNV weiter optimiert. Die Maßnahme ist jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen, so dass diese Kabinenvariante noch nicht eingesetzt werden kann.

Die in der Beschaffung befindlichen Transporthubschrauber vom Typ H215 werden mit einer abgestimmten Kabinenausstattung (sog. „SAR-Kabine“) ausgerüstet, die den vollumfänglichen Einsatz der unterschiedlichen HK-Einsatz-Teams ohne Umrüstzeit ad hoc ermöglichen soll.

Speziell für polizeiliche Überwachungs- und Aufklärungsaufträge über See kommt das Hubschraubermuster EC155 zum Einsatz. Analog zum Typ Super Puma ist auch hier grundsätzlich eine standardisierte „Seeausstattung“ eingerüstet. Der Hubschrauber ist jedoch in dieser Konfiguration nicht auf den Transport von Einsatzkräften ausgelegt. Für den Personentransport sind die Einrüstung von zusätzlichen Sitzen sowie der Ausbau bestimmter Komponenten erforderlich. Bedingt durch das im Vergleich zum Typ Super Puma geringere maximale Abfluggewicht und die kleinere Kabine, kann der Typ EC155 nicht als Ersatz für den Typ Super Puma verwendet werden.

b. Wie lange dauert die ggf. erforderliche „Umrüstung“ eines Hubschraubers auf die für den konkreten HK-Einsatzzweck vorgesehene „Konfiguration“?

Die erforderliche Umrüstzeit richtet sich grundsätzlich nach dem Einsatzauftrag, der hierfür erforderlichen Kabinenausstattung und dem aktuellen Rüststand der verfügbaren Hubschrauber. Hierfür sind Zeitanteile zum Ausrüsten der nicht erforderlichen sowie Einrüsten der notwendigen Kabinen-/Missionsausstattung anzurechnen. Ein weiterer Aspekt ist das verfügbare Personal zum Zeitpunkt der Umrüstungsmaßnahme (siehe unten c.). Als realistischer Zeitansatz für erforderliche Umrüstungsmaßnahmen sind grundsätzlich Zeiträume zwischen 30 und 60 Minuten anzusetzen.

c. Wieviel Personal wird für das „Umrüsten“ benötigt?

Unter dem Begriff „Umrüsten“ wird unsererseits die Anpassung der modular aufgebauten Missionsausstattung durch Fachpersonal in Abhängigkeit von einem konkreten Auftrag verstanden. Hierfür werden entsprechende Ausstattungsgegenstände ein- oder ausgebaut. Der Personalansatz wird durch die zeitliche Dringlichkeit, die für den Flugauftrag erforderliche Missionsausstattung und die Personalverfügbarkeit bestimmt. So ist das Einrüsten von Passagiersitzen grundsätzlich durch eine Person ohne Schwierigkeiten leistbar. Der Ein-/Ausbau einer vollständigen Wärmebildanlage ist aufgrund des hohen Eigengewichts nur mit zwei Personen durchführbar. Auch unter Beachtung arbeitsschutzrechtlicher Belange ist grundsätzlich ein Personalansatz von mindestens zwei Personen vorzusehen. Sämtliche Umrüstungsmaßnahmen müssen gemäß luftrechtlichen Vorschriften in den Bordunterlagen des jeweiligen Hubschraubers dokumentiert und in der Regel auch förmlich für den Betrieb freigegeben werden. Abhängig von Qualität und Quantität der Umrüstung sowie der konkret betroffenen Missionsausstattung ist eine derartige Freigabe ggf. durch besonders qualifiziertes Personal (sogenanntes „Freigabeberechtigtes Personal“) durchzuführen.

d. Wird das „Umrüsten“ von der Crew erledigt bzw. kann es von ihr erledigt werden oder ist hierfür gesondertes technisches Bodenpersonal erforderlich?

Die Flugbesatzung MNV besteht grundsätzlich aus zwei Piloten, einem Flugtechniker und einem Systemoperator. Diese Crew ist grundsätzlich in der Lage, die erforderlichen Umrüstungen durchzuführen. Unabhängig davon ist jedoch ggf. zusätzliches Freigabeberechtigtes Personal erforderlich, wenn eine entsprechende Qualifikation bei dem Flugtechniker nicht vorhanden ist. Weiterhin muss bedacht werden, dass die Piloten in erster Linie die Flugvorbereitung durchführen müssen und somit erst im Anschluss daran für weitere Umrüstungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Im Endausbauzustand des Konzeptes soll ein Umrüsten des Hubschraubers grundsätzlich nicht mehr erforderlich sein.

e. Waren an den beiden am Unfalltag eingesetzten Hubschraubern „Umrüstungen“ erforderlich und wenn ja, von wem wurden sie erledigt?

Super Puma:

Standardmäßig sind die navalisierten Hubschrauber vom Typ Super Puma mit einer Spritzschutzwanne im Bereich der Kabinentüren ausgestattet. Diese dient dem Schutz der Hubschrauberzelle vor Salzwasser bei etwaigen Rettungseinsätzen. Für den Transport von HK-Einsatzteams ist diese nicht erforderlich und wurde durch die eingesetzte Besatzung ausgebaut. Der Ausbau ist innerhalb von ca. fünf Minuten möglich.

EC155:

Die standardmäßig eingerüstete Seeausstattung hätte den Transport des Boarding Teams aufgrund fehlender Sitzplatzkapazitäten nicht erlaubt. Diese wurde somit vollständig ausgebaut und entsprechende Sitze wurden eingerüstet. Diese Arbeiten wurden auch zum Teil durch die alarmierte Besatzung durchgeführt.

9. Am Unfalltag war es nach bisherigem Kenntnisstand der BSU so, dass das Boarding-Team Ostsee anlässlich des Fluges mit dem Hubschrauber vom Typ EC155 von Rostock nach Helgoland die Order erhielt, auf die Mitnahme regulär vorgesehener Ausrüstungsgegenstände (Ausrüstungstaschen) zu verzichten.

a. Ist es richtig, dass der EC 155 nicht in der Lage war bzw. in der Lage gewesen wäre, das Boarding Team inklusive kompletter Ausrüstung zu transportieren?

Es wäre möglich gewesen, das Boarding-Team mit der kompletten Ausstattung zu transportieren. Dazu hätte jedoch die mitgeführte Kraftstoffmenge reduziert und ein zusätzlicher Tankstopp eingelegt werden müssen. Da die Besatzung davon ausging, dass in erster Linie ein schneller Transport beabsichtigt war, hat sie eine Flugplanung ohne zusätzlichen Tankstopp vorgenommen. Im Ergebnis konnte unter Berücksichtigung einer Sicherheitsreserve auf Grund von Starkwind mit Böen, eine Last von 500 kg angeboten werden.

b. Wurde der Verzicht auf die Mitnahme der Ausrüstungsgegenstände - ggf. auf Grund der bestehenden o. g. technischen Grenzen - von der Einsatzleitstelle Fuhlendorf aus initiiert (bspw. im Dialog mit dem HK)?

Dem HK wurde für den Transferflug des Boarding Teams aus Rostock nach Helgoland eine Nutzlast in Höhe von 500 kg angeboten. In Rostock trat das Boarding-Team Ostsee dementsprechend mit vier Personen und mit einer Ausrüstungstasche an den Hubschrauber.

10. Wie ist der Flug-(Bereitschafts-)dienst der Fliegerstaffel grundsätzlich organisiert?

Aufgrund von Vorgaben des BMI und aufgrund von Einsatzkonzepten des Bundespolizeipräsidiums bestehen für den gesamten Flugdienst der Bundespolizei unterschiedliche Bereitschaftsregelungen, um beispielsweise Polizeikräfte kurzfristig luftverlastet verlegen zu können. Die Bereitschaften beziehen sich entweder auf Transporthubschrauber oder auf die sog. „Stützpunkthubschrauber“, die in erster Linie für Aufklärungs- und Überwachungsaufgaben eingesetzt werden und nicht für maritime Einsatzzwecke vorgesehen sind. Ferner werden die Bereitschaften nach dem Bereitschaftsgrad (Sofortbereitschaft, Rufbereitschaft etc.) unterschieden. Die Bereitschaftsgrade können lageangepasst verändert werden. Um den über das Jahr regelmäßig an aktuelle Lageentwicklungen anzupassenden Forderungen möglichst weitgehend gerecht zu werden und dabei dennoch den Gesichtspunkt der Personalökonomie nicht aus dem Auge zu verlieren, sind bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel

Fuhlendorf am Standort Fuhlendorf Bereitschaften für die erforderlichen Funktionsträger (u. a. Piloten, Techniker, Entscheidungsträger) festgelegt.

Ausblick:

Auf Grundlage der Ressortvereinbarung zwischen dem BMVI und dem BMI über die Beschaffung und den Betrieb von Lufttransportkapazität für die maritime Notfallvorsorge (MNV) wird angestrebt, dass der in Rede stehende Bundespolizeihubschrauber für die MNV nach einer Übergangsphase von fünf Jahren nach Unterzeichnung der Vereinbarung (Dezember 2015) in einer 24/7/365 Sofortbereitschaft am Standort Fuhlendorf bereitgestellt wird (Start des Hubschraubers innerhalb von 15 Min. nach Alarmierung). Während der Übergangsphase, in der einerseits das für die vollumfänglich wahrzunehmende Aufgabe erforderliche zusätzliche Personal gewonnen und ausgebildet und andererseits notwendige Infrastruktur am Standort Fuhlendorf geschaffen sowie Einsatzhubschrauber (H215) beschafft werden sollen, werden die Bereitstellungszeiträume sukzessive erweitert.

11. Zu dem ausführlich besprochenen Thema „Wünschen“ ergeben sich die folgenden Nachfragen:

a. Gibt es eine bestimmte (ggf. vorgeschriebene) Flughöhe, die bei der Durchführung von Windenmanövern über Schiffen einzuhalten ist?

Es gibt keine standardisierte Flughöhe bei Windenmanövern über Schiffen. Diese ergibt sich aus den baulichen Gegebenheiten des Schiffes in Verbindung mit der Lage der vorgesehenen Windenbetriebsfläche. Es gilt der Grundsatz „so tief wie möglich und so hoch wie nötig“. Zur Minimierung des Gefährdungspotentials wird die geringste Flughöhe gewählt, die die vorherrschende Hinderniskulisse zulässt, um die Dauer des Windenmanövers so kurz wie möglich zu halten. Zusätzlich beurteilt die Hubschrauberbesatzung die Auswirkungen des Rotorabstrahls, die Schiffsbewegungen und die meteorologischen Einflüsse und lässt diese in die Wahl der Flughöhe einfließen.

b. Wurde in der Vergangenheit, bspw. anlässlich von Übungen, bereits die Erfahrung gemacht, dass sich aus den besonderen baulichen Gegebenheiten auf dem Hauptdeck der NORDIC (Stichwort: deutliche Begrenzung der Winschfläche durch „Querstreben“) Gefahren für auf- oder abzuwischende Personen ergeben (könnten)?

Die baulichen Gegebenheiten der Nordic sind den eingesetzten Hubschrauberbesatzungen bekannt. Es liegt auch entsprechendes Bildmaterial vor, welches zur Vorbereitung bei Einsätzen oder Übungen verfügbar ist. Das durch die Querstreben latent erhöhte Gefährdungspotential für Personen in bestimmten Situationen (z.B. starker Seegang) war grundsätzlich bekannt. Aufgrund der bis zum fraglichen Einsatztag gemachten Erfahrungen wurden die baulichen Gegebenheiten im Bereich der Windenbetriebsfläche als anspruchsvoll, jedoch nicht als einsatzverhindernd beurteilt. In diesem Zusammenhang sei noch einmal erwähnt, dass die Hubschrauberbesatzung nicht damit gerechnet hatte, dass sich die NORDIC unter den vorherrschenden Seegangsverhältnissen derart stark in See bewegen würde.

Vor jedem Windenmanöver an Schiffen sind immer die im konkreten Fall vorherrschenden Bedingungen zu beurteilen. Hierbei spielt der Seegang eine herausragende Rolle. Eine pauschale Aussage über die generelle Ungeeignetheit einer Windenbetriebsfläche auf einem Schiff ist grundsätzlich nicht möglich. Es bedarf immer einer lageangepassten Einzelfallbewertung. Die konkreten Risiken sind im Einzelfall dem konkret angestrebten Zweck gegenüberzustellen und zu bewerten. So kann unter Umständen eine Windenbetriebsfläche im Fall eines Seenotfalls und zur unmittelbaren Rettung von Menschen aus einer akuten

Lebensgefahr anders bewertet werden, als im Rahmen eines Transfers von Einsatzkräften wie im vorliegenden Fall.

c. In welchen zeitlichen Abständen werden Windenmanöver geübt?

In den flugbetrieblichen Verfahrensvorschriften des Flugdienstes der Bundespolizei sind für die Durchführung von Windenverfahren Qualifikationsmerkmale definiert. Für die Erlangung der Basisqualifikation für den maritimen Einsatzflugbetrieb haben Piloten sowie Flugtechniker und Systemoperatoren 50 Windenaufzüge am Tag und 30 in der Nacht zu absolvieren. Zum Erhalt eines Mindeststandards sind dann von jedem Flugbesatzungsmitglied pro Quartal

- *drei Windenverfahren aus dem Freiwasser mit Übungsschwimmkörper oder Person und*
 - *zwei Windenverfahren an einem stationären oder mobilen maritimen Objekt, insbesondere Schiffen, davon ein Verfahren als Personenwindschiff*
- jeweils am Tag und in der Nacht zu absolvieren. Diese Regularien dienen der Qualitätssicherung sowie der Steuerung erforderlicher Fortbildungen.*

d. Wie werden solche Übungen konkret geplant und durchgeführt?

Die Durchführung von Windenmanövern erfolgt grundsätzlich an Schiffen oder aus dem Freiwasser. Im Rahmen von polizeilichen Überwachungsflügen über der Nord- und Ostsee werden Windenübungen mit Schwimmkörpern aus dem Wasser eigenverantwortlich geplant und durchgeführt. Im Rahmen der internen Qualitätssicherung wird die Einhaltung der Mindeststandards in der Planung berücksichtigt. Windenmanöver mit Einsatzschiffen der Bundespolizei werden im Vorfeld zwischen der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf und der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt – Direktionsbereich See abgestimmt. Die Verfügbarkeit von Einsatzschiffen wird von der aktuellen Lageentwicklung und der Einbindung der Schiffe beeinflusst.

Weiterhin werden durch die Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf selbst geplante maritime Fortbildungsflüge durchgeführt, bei denen die Durchführung von Windenmanövern einen Schwerpunkt darstellt. Die Durchführung wird bedarfsorientiert und zur Aufrechterhaltung der Mindeststandards durchgeführt.

Übungen des Havariekommandos werden von dort nach vorheriger Abstimmung mit der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf geplant. Flugbetrieblich liegt hierbei der Schwerpunkt auf den Windenverfahren an Schiffen.

Ferner unterstützt die Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf die Durchführung des Lehrgangs „Überleben auf See“ der Deutschen Marine. Hierbei wird zu rund 20 Terminen im Jahr ein Transporthubschrauber der Bundespolizei am praktischen Abschlussstraining dieses Lehrgangs im Bereich der Elbmündung beteiligt. Dabei werden die Lehrgangsteilnehmer mittels Rettungswinde aus Einmannschlauchbooten oder Rettungsinseln aufgewinscht, zu einem Begleitschiff (i. d. R. Schlepper WANGEROOGE) verbracht und dort abgewinscht.

3.3.13.4 Fragenkatalog des HK an die Bundespolizei

Anlässlich der Nachbereitung der Schadenslage GLORY AMSTERDAM hat das HK am 29. Januar 2018 einen Fragenkatalog an die Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf gesandt. Dieser wurde von dort aus mit Schreiben vom 16. Februar 2018 beantwortet. Das diesbezügliche Antwortschreiben wurde der BSU nachrichtlich zur Verfügung gestellt. Die im Kontext dieses Abschnitts des Untersuchungsberichtes interessierenden Fragen und Antworten werden nachfolgend redaktionell bearbeitet dargestellt:

1. Haben sie Erfahrungen mit Winschmanövern auf dem Notschlepper NORDIC?

Eine regelmäßige Zusammenarbeit mit der NORDIC fand bisher nicht statt. Es gab vereinzelte Fälle, die aber unsererseits nicht dokumentiert sind. Nur im Rahmen von Übungen/Einsätzen des Havariekommandos wurde mit der NORDIC zusammengearbeitet. Vor dem Unfalltag gab es wenigstens zwei nachweisbare Winschmanöver:

- 14. April 2014: MS BEAUFORT - das Boarding Team der NORDIC wurde bei Windgeschwindigkeiten von ca. 50 Knoten und Seegang der Stärke 5 Bft ohne Probleme auf den Havaristen verbracht.
- 7. April 2017: MS ELISABETH KNUDSEN - das Boarding Team der NORDIC wurde bei guten Wetterbedingungen im Rahmen einer Notschleppübung ohne Probleme auf dem fiktiven Havaristen abgesetzt.

1 a. Welche Erfahrungen wurden dabei bezüglich der Winschfläche der NORDIC gemacht?

Die Winschfläche ist unter „normalen“ Bedingungen ausreichend und in gleicher Weise nutzbar wie die Winschflächen auf den Mehrzweckschiffen der WSV (NEUWERK, MELLUM) Sie ist jedoch unter Sicherheitsaspekten nicht optimal.

1 b. Welche Erfahrungen hat die Bundespolizei dabei mit der Qualifikation der zu winschenden Personen bzw. der in die Manöver involvierten Schiffsbesatzungen gemacht?

Die Crews und die eingesetzten Boarding Teams haben immer professionell agiert, es gab diesbezüglich keine negativen Rückmeldungen von den eingeteilten Hubschrauberbesatzungen.

2. Wie schätzen Sie den Plan des HK ein, das Nordsee-Boardingteam für zukünftige Winscheinsätze ab Sturm-Windstärken nicht mehr an Bord der NORDIC, sondern an Land, z. B. auf Helgoland zu stationieren?

Die Bereitstellung an Land wird als positiv bewertet. Ein möglicher Zeitverlust (je nach Aufnahmeort) durch die Abholung des Teams steht einem Sicherheitsgewinn durch das erleichterte Einsteigen und Verladen der Ausrüstung gegenüber. Zudem werden so auch die Rahmenbedingungen für ein geordnetes Einsatzbriefing vor Flugantritt verbessert, bzw. überhaupt erst geschaffen. Aus unserer Sicht wären die Standorte Helgoland, Cuxhaven oder Wilhelmshaven zu favorisieren da hier auf vorhandene Flugplätze mit Instrumenten-anflugmöglichkeit bei Schlechtwetter (Cuxhaven, Wilhelmshaven) bzw. einen zugelassenen Hubschraubersonderlandeplatz (Helgoland-SAR) zurückgegriffen werden kann.

3. Wie schätzen Sie den Plan des HK ein, ein Boarding Team zukünftig, mit Einführung eines überarbeiteten Notschleppkonzeptes an Land, z. B. in unmittelbarer Nähe von Fuhlendorf, zu stationieren?

Eine Stationierung in unmittelbarer Nähe zu Fuhlendorf würde grundsätzlich einen Zeitvorteil bedeuten und die regelmäßige Durchführung von Sicherheits- und Einsatzbriefings erleichtern.

4. Welche Verbesserungsvorschläge für das HK und/oder die Einsatzmittel und -kräfte haben Sie aus dem Einsatz GLORY AMSTERDAM für zukünftige (vergleichbare) Einsätze entwickelt?

Hilfreich wäre eine frühestmögliche Einbindung der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf in die Einsatzplanung mit entsprechender Beteiligung und Hinzuziehung eines Verbindungsbeamten zum Havariestab, um die Vorlaufzeit zu reduzieren und die Kommunikation zwischen beiden Bereichen zu vereinfachen und zu verbessern.

5. Welche baulichen Verbesserungsvorschläge haben Sie im Hinblick auf Winschvorgänge unter erschwerten Wetter- und Seegangsbedingungen für die Notschlepper?

Ein Notschlepper ist baulich in erster Linie für das Schleppen konstruiert. Die vorhandenen Schlepper sind auf Grund der Hindernissituation im Bereich der Winschfläche bei schwerem Seegang nur eingeschränkt für eine sichere Windenarbeit tauglich. Der Winschbereich sollte baulich von dem Bereich getrennt sein, der für das Herstellen der Schleppverbindung benötigt wird. Der Winschbereich muss zudem frei von Hindernissen sein und über einen ausreichenden Freibord verfügen, um eine Gefährdung durch Überspülen auszuschließen.

3.3.14 Manövrierverhalten der GLORY AMSTERDAM / Ankerhandlung

3.3.14.1 Vorbemerkungen

Aus den Zeugenaussagen und den damit korrespondierenden, vom VDR des Havaristen aufgezeichneten Maschinendaten geht hervor, dass die GLORY AMSTERDAM das sturmbedingte Verdriften offenbar auch durch den Einsatz der vollen Kraft der eigenen Hauptmaschine, von sporadischen Erfolgen abgesehen, nicht wirksam verhindern konnte. Dies legte die Vermutung nahe, dass die Leistung der Maschine, die über den gesamten Unfalltag hinweg funktionsfähig gewesen war, nicht ausgereicht hatte, um mit dem Schiff im Zusammenspiel mit der ebenfalls zumindest bis in die späten Nachmittagsstunden hinein funktionsfähigen Ruderanlage erfolgreich gegen den Wind und die Wellen zu manövrieren.

Eine weiteres, mit der möglicherweise stark eingeschränkten oder sogar aufgehobenen Manövrierfähigkeit des Havaristen in engem Zusammenhang stehendes Problem betraf die Frage, ob ein Hieven oder Slippen der ausgebrachten Anker es dem Havaristen ermöglicht hätte, sich aus eigener Kraft aus seiner hilflosen Lage zu befreien.

Trotz der beiden vorgenannten Problemkreise bleibt festzuhalten, dass das auf der (mutmaßlich) eingeschränkten oder aufgehobenen Manövrierfähigkeit der GLORY AMSTERDAM basierende Unfallereignis (Strandung) wesentlich dadurch geprägt bzw. letztendlich erst dadurch ermöglicht wurde, dass es trotz des an der deutschen Küste existierenden Notfallmanagements und trotz der frühzeitigen Einbindung des modernen und leistungsfähigen Notschleppers NORDIC über einen langen Zeitraum nicht gelang, die Strandung des Havaristen zu verhindern. Die BSU hat deshalb den Schwerpunkt ihrer Untersuchung bewusst auf die Klärung der diesbezüglichen Umstände und Rahmenbedingungen gelegt. Es wurde demgegenüber darauf verzichtet, auch das Manövrierverhalten bzw. die Manövrierfähigkeit des Havaristen am Unfalltag bis ins letzte Detail zu analysieren. Das Bestehen oder Nichtbestehen bzw. das Ausmaß und die Gründe dieses schiffsseitigen Risikofaktors ändern nichts daran, dass unabhängig davon das Scheitern der Bemühungen um die Herstellung einer Notschleppverbindung als primäre Unfallursache anzusehen ist.

Gleichwohl hat die BSU die Fragen, ob bzw. im welchem Maße der Havarist durch sein Manövrierverhalten und/oder durch sein Ankerhandling zur Unfallvermeidung hätte beitragen können, nicht aus dem Blick verloren. In diesem Abschnitt des Untersuchungsberichtes werden die diesbezüglichen Untersuchungsaktivitäten und deren Ergebnisse thematisiert.

3.3.14.2 Motorisierung / Manövrierfähigkeit des Havaristen

Die Hauptmaschine des Havaristen verfügt gemäß den technischen Angaben des Schiffes über eine Leistung von 9326 kW. Demgegenüber haben Vollcontainerschiffe, die mit den Abmessungen und der Bruttoreaumzahl der GLORY AMSTERDAM annähernd vergleichbar sind, regelmäßig Maschinenleistungen, die etwa viermal so groß sind. Zwar ist die deutlich stärkere Motorisierung von Containerschiffen gegenüber derjenigen von Bulkcarriern und Tankern hauptsächlich dadurch begründet, dass der Markt an Containerschiffe höhere Geschwindigkeitsanforderungen stellt. Gleichwohl leuchtet es ein, dass eine stärkere Motorisierung Frachtschiffen nicht nur eine größere Geschwindigkeit ermöglicht, sondern sie auch in die Lage versetzt, sich manövriertechnisch besser gegen die von außen angreifenden Kräfte (Seegang, Strom, Wind) behaupten zu können.

Die BSU konfrontierte mit der in erster Linie auf nautischem Erfahrungswissen basierenden Vermutung, dass die Antriebsleistung der GLORY AMSTERDAM grundsätzlich zu gering gewesen sein könnte, um bei den vorherrschenden äußeren Bedingungen wirksam manövrieren zu können, den Leiter des Institutes für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit der Technischen Universität Hamburg Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger. Der international anerkannte Schiffbauexperte wies bereits in seinem ersten Statement, das lediglich auf einer summarischen Beschreibung der den Unfall der GLORY AMSTERDAM betreffenden technischen, meteorologischen und hydrographischen Ausgangssituation beruhte, darauf hin, dass auch aus seiner wissenschaftlich-technischen bzw. schiffbaulichen Perspektive der Havarist in der Unfallkonstellation höchstwahrscheinlich über keine ausreichende Steuerfähigkeit verfügte.

Prof. Krüger betonte in diesem Zusammenhang bereits in seinem ersten Statement die grundsätzliche Sorge um die Steuerfähigkeit der Schiffe generell und in der Zukunft. Das Problem verstärkte sich noch dadurch, dass wegen der Notwendigkeit, den so gen. CO₂-Index (EEDI)⁸³ zu beachten, die Motorenleistung der Schiffe immer weiter reduziert werden müsse. Dies bedeute, dass das Kurshaltevermögen der Schiffe zwangsläufig immer schlechter werden würde.

⁸³ EEDI = Energy Efficiency Design Index = Kennwert, der die CO₂-Emissionen pro Tonne Ladung und gefahrener Seemeile für neue Schiffe angibt. Der Index, seine Berechnung und seine verbindlichen Grenzwerte wurden unter dem völkerrechtlich bindenden Dach der IMO und des MARPOL-Übereinkommens initiiert, um auch die CO₂-Emissionen, die nur vom Brennstoffverbrauch abhängig sind, bei der Schifffahrt zu berücksichtigen. Mit einer Formel lässt sich die Energieeffizienz für Tanker, Massengutschiffe und Containerschiffe in Abhängigkeit von ihrer Baugröße berechnen. Zusätzlich wird für jeden Schiffstyp eine sogenannte Referenzlinie ermittelt. Der EEDI des individuellen Schiffes darf nicht über dieser Referenzlinie liegen. Die Referenzlinie soll in festgelegten Zeitabständen dem technischen Fortschritt in der Schiffstechnik angepasst werden. Ziel des EEDI ist eine zuverlässige und transparente Vergleichsgrundlage, um die Entwicklung effizienterer Schiffe zu fördern und zugleich eine Mindesteffizienz neuer Schiffe abhängig vom Schiffstyp und der Größe des Schiffes festzulegen.

Prof. Krüger verwies darauf, dass dazu in seinem Institut bereits einige Untersuchungen getätigt und Berechnungsverfahren für das Kurshalten im schlechten Wetter entwickelt worden seien. Bei den angestellten Untersuchungen habe sich herausgestellt, dass gerade Tanker und Bulkcarrier schnell ein Problem mit dem Kurshalten bekommen, wenn die See von schräg vorne kommt.

Auf der Basis

- diverser technischer Daten vom Unfalltag, die die BSU aus den Aufzeichnungen des VDR des Havaristen extrahiert hatte,
 - der Seegangsverhältnisse am Unfalltag (Wellenhöhe, Wellenperiode; Quelle: DWD-Gutachten)
 - ausgewerteter Zeugenaussagen und
 - der Abmessungen und der Ballastsituation (Schwimmlage) eines in etwa baugleichen Bulkcarriers, aus denen ein Berechnungsmodell erzeugt wurde,
- kam Prof. Krüger mit Hilfe des von ihm genutzten Berechnungsverfahrens zu folgenden Ergebnissen:

Der Schiffswiderstand beträgt bei 0 Knoten Fahrt durch Wind (Bft 12) und Wellen (signifikante Wellenhöhe = 8 Meter, Wellenperiode = 11 Sekunden) etwa 113 t (1113 kN). Damit der Propeller das Schiff gegen diese Bedingungen auf Position halten könnte, bräuchte man theoretisch eine Leistung von 7800 kW bei einer Drehzahl von ca. 70 rpm⁸⁴.

Bei der an Bord des Havaristen montierten Hauptmaschine handelt es sich um einen Zweitakt-Dieselmotor vom Typ MAN B&W 6S 60MC. Bei 100 Prozent MCR⁸⁵ leistet dieser Maschinentyp gemäß den Herstellerspezifikationen 11.150 kW bei 96 rpm. (Die oben im Kapitel 2.2 und eingangs dieses Abschnitts des Berichtes angegebene Motorleistung (9326 kW) bezieht sich auf den so gen. NCR⁸⁶-Wert.)

Die Berechnungen ergeben, dass die Maschine mit 72 Prozent Drehzahl und 70 Prozent Leistung betrieben werden müsste, damit allein der Propeller das Schiff bei den gegebenen äußeren Bedingungen halten könnte. Tatsächlich liegt dieser Punkt aber deutlich außerhalb des Motorkennfeldes. Das bedeutet, dass das Schiff im freien Wasser in jedem Falle auch bei laufender Maschine rückwärtsfahren muss, weil der Propeller alleine es nicht schafft, diese aufgezwungene Bewegungsrichtung wirksam aufzufangen.

*Das unten in **Abbildung 44** dargestellte Diagramm zeigt, dass die Propellerkurve die Motorkurve etwa bei 60 rpm schneidet. Bei dieser Drehzahl leistet der Propeller dann etwa 1022 kn Schub. Da, wie oben ausgeführt, der berechnete Zusatzwiderstand des Schiffes durch Wind und Seegang etwa 1113 kn beträgt, konnte somit der Propeller das Schiff nicht mehr alleine halten.*

⁸⁴ rpm = revolutions per minute = Umdrehungen pro Minute.

⁸⁵ MCR = maximum continuous rating = maximale Dauernennleistung.

⁸⁶ NCR = non Continuous Rating = maximale Leistung für eine begrenzte Zeitspanne.

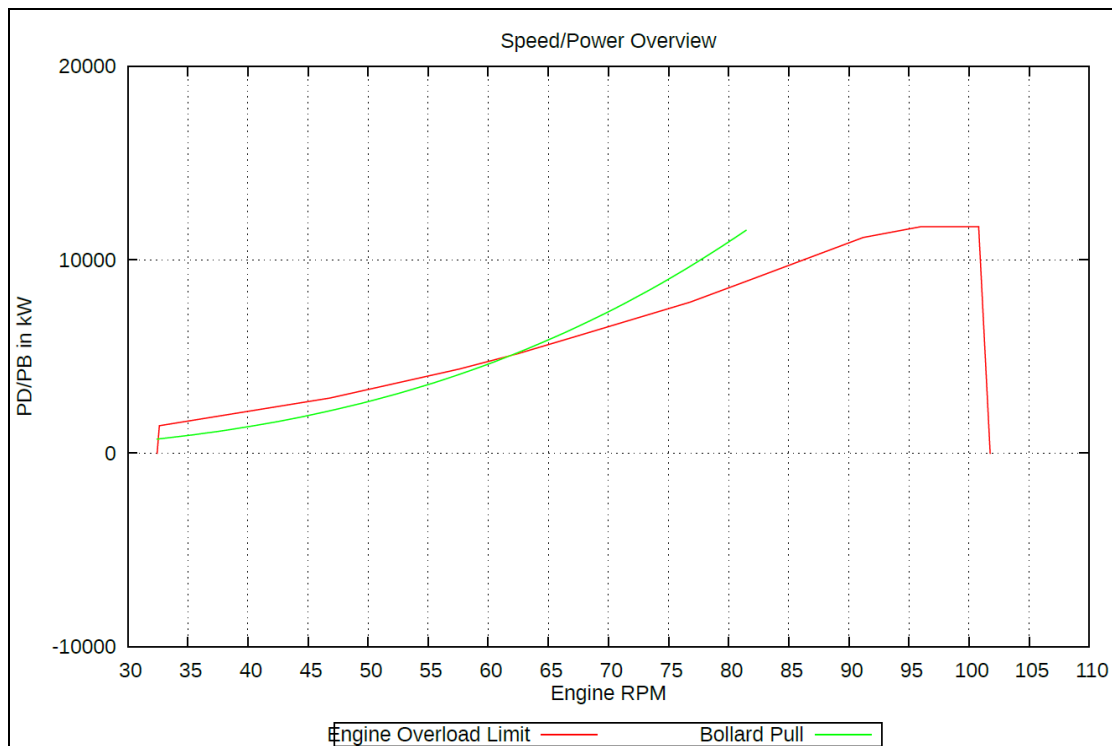


Abbildung 44: Propellerkurve GLORY AMSTERDAM⁸⁷

Erschwerend kommt noch hinzu, dass zwischen 52 rpm und 60 rpm der sogenannte *barred speed range* (= kritische Drehzahl) des Motors liegt. Weil die Maschine aber unter den gegebenen Umständen nicht über eine Drehzahl von 60 rpm hinauskommen konnte, blieb sie in dem *barred speed range* hängen und fiel dann immer wieder auf Drehzahlen zwischen 45 und 50 rpm zurück. Dieses Verhalten der Maschine wurde durch die Drehzahl-Aufzeichnungen des VDR bestätigt. Bei einer Drehzahl von 45 rpm beträgt der Propellerschub sogar nur noch 578 kN.

In der nachfolgenden **Abbildung 45** ist basierend auf den diesbezüglichen Aufzeichnungen des VDR der GLORY AMSTERDAM beispielhaft für den Zeitraum 11:35 Uhr (UTC) bis 12:00 Uhr (UTC) das beschriebene Absacken der Drehzahlen von Werten um 60 rpm auf Werte um 45 rpm dargestellt. Die Grafik verdeutlicht, dass dieser Effekt sowohl bei dem Voll-Voraus-Manöver (11:35 Uhr bis 11:41 Uhr UTC) als auch bei dem Voll-Zurück-Manöver (11:44 Uhr bis 11:47 Uhr UTC) auftrat.

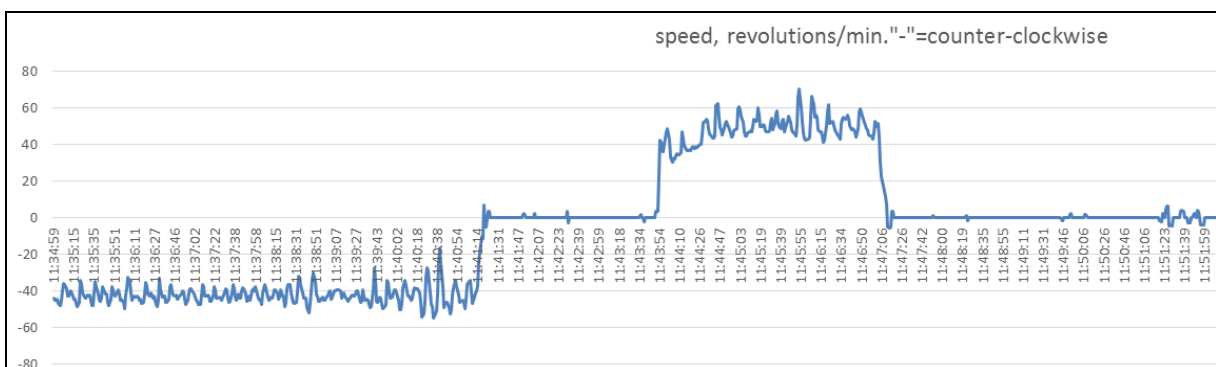


Abbildung 45: Drehzahlschwankungen

⁸⁷ Erstellt von Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger.

Aus Sicht von Prof. Krüger, der sich die BSU vorbehaltlos anschließt, ist damit zweifelsfrei nachgewiesen, dass die Hauptmaschine / der Propeller der GLORY AMSTERDAM technisch nicht in der Lage waren, die Driftbewegung des Havaristen unter den gegebenen äußeren Umständen wirksam aufzuhalten.

3.3.14.3 Ankerhandling

3.3.14.3.1 Slippen der Anker

Bereits am frühen Morgen des Unfalltages richtete die Vkz die Frage an den Havaristen, ob dieser in der Lage sei, seine Anker – wenn nötig – zu slippen (vgl. **Funkprotokoll um 07:19 Uhr**). Oben (vgl. **Kapitel 3.3.9.2 (a) und (b)** des Berichtes) wurde dargelegt, dass diese Frage von deren Schiffsführung offensichtlich aus sprachlichen Gründen und/oder aus seemännischer Perspektive nicht richtig verstanden worden war. Die entsprechende Frage bzw. die dahinter stehende Idee der Vkz, dass es ggf. die beste Lösung für das Problem des Havaristen sei, wenn er sich von seinen Ankern trennt und anschließend aus eigener Kraft in tiefere Gewässer zurückkehrt bzw. dort verbleibt, wurde in den folgenden Stunden, entgegen der insoweit irrtümlichen Auffassung des HK⁸⁸, nicht erneut in Richtung GLORY AMSTERDAM kommuniziert.

Aus dem Funkkontakt zwischen der NORDIC und der MELLUM um **14:08 Uhr**, in welchem die MELLUM die Möglichkeit des Slippens der Anker zur Sprache brachte, ergibt sich, dass auch die NORDIC zu diesem Zeitpunkt davon ausging (oder vermutete), dass der Havarist seine Anker nicht slippen wolle.

Unter Zugrundelegung der weder der Vkz, noch der NORDIC am Unfalltag bekannten bzw. für diese ohne Weiteres erkennbaren Tatsache, dass der Havarist – wie oben dargelegt - nicht über genügend Maschinenkraft verfügte, ist es verständlich, dass für dessen Schiffsführung ein Slippen der Anker, also das Aufgeben des einzig verbliebenen Mittels, um das Driften Richtung Küste wenigstens zu verzögern, den gesamten Tag über keine denkbare Option darstellte.

Unabhängig davon ist aber an dieser Stelle nochmals zu betonen, dass der Havarist erstmals um **15:47 Uhr**, also nach dem Brechen der Schleppverbindung auf Anregung der MELLUM ausdrücklich mit dem Rat („advice“) der NORDIC konfrontiert wurde, seine Anker zu slippen und danach mit eigener Kraft in tiefere Gewässer zu fahren. Die Vkz wiederholte diese Aufforderung in Form einer verbindlichen Verfügung um **15:48 Uhr**. Unmittelbar danach richtete dann auch noch die MELLUM die entsprechende Aufforderung an den Havaristen.

Wiederum war es anschließend zunächst so, dass die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM – genauso wie bereits am frühen Morgen – aus sprachlichen Gründen, aber wahrscheinlich auch auf Grund der Erkenntnis, dass die eigene Maschinenkraft eindeutig zu gering war, um allein durch das Slippen der Anker das Problem zu lösen, zunächst nicht konkret auf die fragliche Verfügung reagierte.

⁸⁸ Quelle: Eintrag im Ereignistagebuch des HK um 14:20 Uhr, in dem zu diesem Zeitpunkt – ohne, dass dies objektiv belegt wäre - von einer „Weigerung“ des Havaristen, seine Anker zu lösen, die Rede ist.

Um **16:03 Uhr** wies der Havarist dann allerdings auf Nachfrage der MELLUM nach dem Sachstand erstmals darauf hin, dass sein Schiff Richtung Flachwasser treiben würde, wenn er die Anker slippt. Um **16:07 Uhr** informierte der Havarist die Vcz auf deren Sachstandsanfrage außerdem darüber, dass sein Ruder Probleme machen würde und erklärte sinngemäß, dass ein Slippen der Anker auch aus diesem Grund in der gegebenen Situation kontraproduktiv sei.

Die Aussage, dass die Ruderanlage der GLORY AMSTERDAM tatsächlich genau zu dem Zeitpunkt bzw. in dem Zeitraum ausfiel, als diese angewiesen wurde, ihre Anker zu slippen, wurde durch die diesbezüglichen VDR-Aufzeichnungen des Havaristen bestätigt. In den nachfolgenden **Abbildungen 46 f.** sind die tatsächlichen Ruderlagen (blaue Kurve) und die Ruderbefehle (rote Kurve) im Zeitraum von **15:45 Uhr bis 15:59 Uhr** grafisch dargestellt.

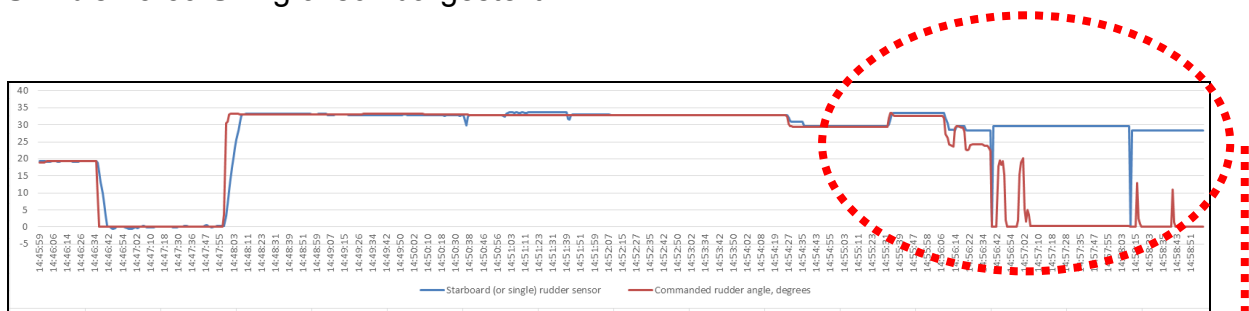


Abbildung 46: Funktion des Ruders im Zeitraum von 14:45 Uhr bis 14:59 Uhr UTC

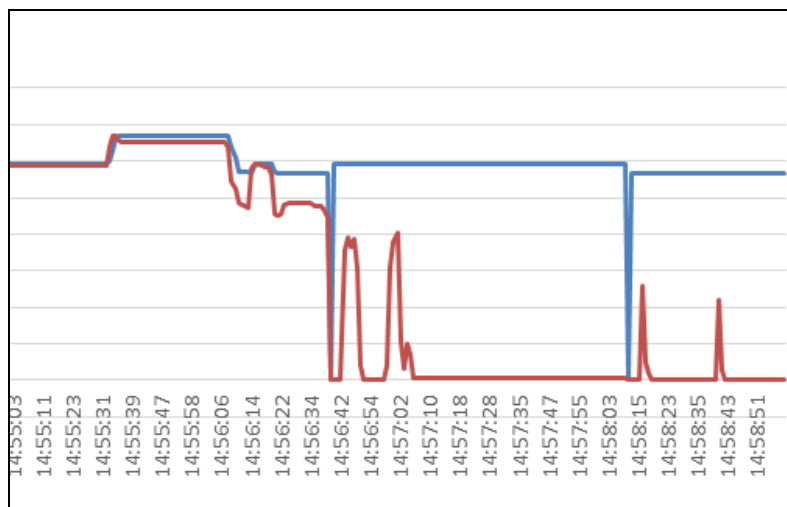


Abbildung 47: Detailaufnahme zur Abbildung 46

Deutlich wird, dass die tatsächliche Ruderlage mit dem gegebenen Befehl bis ca. **15:56 Uhr** korrespondierte. Ab diesem Zeitpunkt reagierte das Ruder nicht mehr auf die vom Rudergänger eingestellten Ruderlagen. Die Tatsache, dass es sich hierbei nicht nur um ein vorübergehendes technisches Problem handelte, wird durch die weiteren, das Ruder betreffenden Aufzeichnungen des VDR zwar nicht kontinuierlich verdeutlicht, weil auch die entsprechende Sensorik des VDR offensichtlich von den technischen Problemen der Ruderanlage erfasst wurde. Die im weiteren Tagesverlauf nur noch sporadisch vom VDR aufgezeichneten Ruderinformationen (vgl. unten **Abb. 48 f.**) lassen jedoch die Vermutung zu, dass die Ruderanlage des Havaristen ab **15:56 Uhr** nicht mehr verlässlich gearbeitet hat.

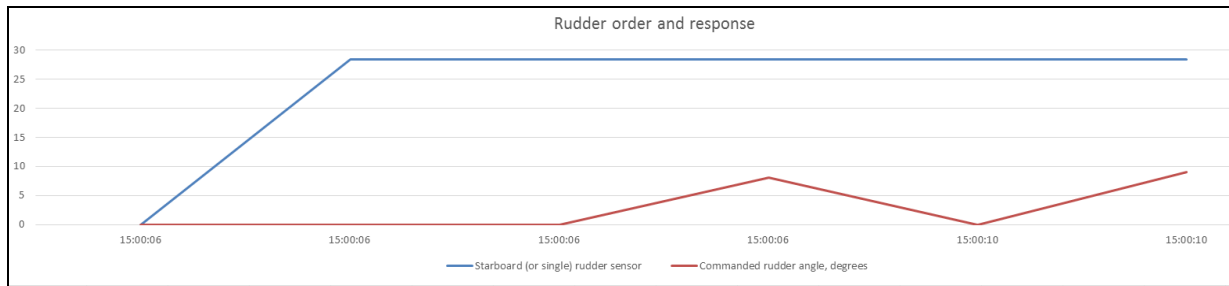


Abbildung 48: Hinweis auf Versagen der Ruderanlage um 15:00 Uhr UTC

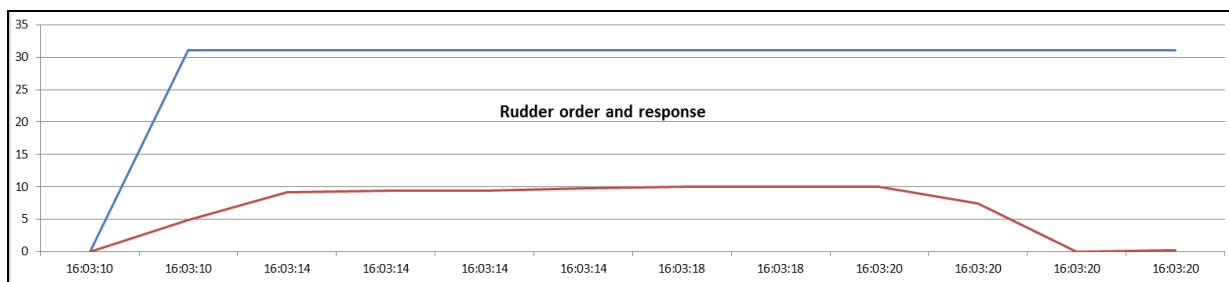


Abbildung 49: Hinweis auf Versagen der Ruderanlage um 16:03 Uhr UTC

3.3.14.3.2 Haltekraft der Anker

Der von der BSU im Hinblick auf das Manövrierverhalten des Havaristen zu Rate gezogene Sachverständige Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger hat sich gemeinsam mit dem ebenfalls an der Technischen Hochschule Hamburg tätigen Leiter der dortigen Arbeitsgruppe für Schiffsmaschinen Prof. Dr.-Ing. Friedrich Wirz auch mit der Frage befasst, ob die Anker des Havaristen überhaupt dafür ausgelegt waren, das Schiff unter den gegebenen Umweltbedingungen auf seiner Position halten zu können. Die beiden Experten gaben gegenüber der BSU sinngemäß das folgende Statement ab:

Die Auslegungskriterien der Klassifikationsgesellschaften für schiffbauliches Ankergeschirr sehen vor, dass die Anker ein Schiff bei 5 Knoten Strom (= 2.5 m/s) und 25 m/s (ca. 10 Bft) Windgeschwindigkeit noch halten können müssen. Unter diesen Prämissen muss der Havarist nach den Berechnungen von Prof. Dr.-Ing. Krüger über eine theoretische Ankerhaltekraft von 270 kN verfügen. Addiert man diesen theoretischen Wert, der im Übrigen ein wirksames Verhaken des Ankers auf dem Meeresboden voraussetzt, mit dem für eine Drehzahl von 60 rpm errechneten Propellerschub von 1022 kN, ergibt sich daraus, dass der Havarist bei den von außen angreifenden Kräften (1113 kN; s. o.) – theoretisch – durch ein optimales Zusammenwirken von Hauptmaschine und Anker gerade noch auf seiner Position hätte gehalten werden können. Oben wurde jedoch dargelegt, dass wegen der Problematik des kritischen Drehzahlbereichs tatsächlich nur Drehzahlen zwischen 45 und 50 rpm realisiert werden und damit also lediglich ein Propellerschub in der Größenordnung von 578 kN erzeugt werden konnte. Daraus ergibt sich folglich sehr sicher, dass selbst zwei ausgebrachte Anker das Schiff in der Situation keinesfalls halten konnten.

Losgelöst davon, dass durch ein Slippen der Anker oder das Ausstecken weiterer Kettenlängen die Situation des Havaristen auf Grund der besonderen Umstände höchstwahrscheinlich nicht wirksam verbessert worden wäre, ist im Hinblick auf das diesbezügliche Agieren an Bord der GLORY AMSTERDAM im Übrigen noch darauf hinzuweisen, dass es für ein Slippen oder Ausstecken weiterer Kettenlängen

erforderlich gewesen wäre, die unter großer Spannung stehenden Ankerketten zuvor durch Vorauffahrt zu entlasten. Dies war aber mangels ausreichender Maschinenkraft gerade nicht möglich. Insbesondere das Lösen der Stopper gegen die auf diese einwirkenden massiven Haltekräfte der Kette wäre aus Sicht der von der BSU konsultierten Experten vermutlich nicht möglich gewesen. Die Ankerapparaturen sind konstruktiv und im Einklang mit den diesbezüglichen Bauvorschriften nicht dafür ausgelegt, die Ketten unter großer Belastung notzuslippen.

3.3.15 Schiffsdatschreiber (VDR) der GLORY AMSTERDAM

Die GLORY AMSTERDAM war mit einem Schiffsdatschreiber (Voyage Data Recorder; VDR) vom Typ JRC 1700 ausgestattet. Anlässlich des Bordbesuchs des Untersucherteams in Wilhelmshaven am 3. November 2017 übergab der Kapitän des Schiffes der BSU einen aus dem VDR-System des Schiffes entnommenen Datenträger (Format: PCMCIA⁸⁹, vgl. **Abb. 50**).



Abbildung 50: Speicherkarte VDR GLORY AMSTERDAM

Auf dem Datenträger befanden sich die vom VDR am Unfalltag aufgezeichneten Schiffsdaten im Zeitraum von **09:00 Uhr UTC bis 21:00 Uhr UTC**. Der Kapitän hatte also am Unfalltag gegen **21:00 Uhr UTC** eine Datensicherung durchgeführt und dadurch funktionsgemäß den davor liegenden Aufzeichnungszeitraum von **12 Stunden** gesichert.

Mit freundlicher Unterstützung der Servicefirma Alphanon Marine Deutschland GmbH, Pinneberg konnten die Daten von der Speicherkarte auf einen PC (Notebook) übertragen und problemlos in die Replay-Software des VDR-Herstellers eingelesen und dadurch visualisiert bzw. hörbar gemacht werden.

Für die Rekonstruktion des Unfallgeschehens waren die VDR-Aufzeichnungen der Brückenkommunikation des Havaristen und der UKW-Funkkommunikation von besonderer Bedeutung. Daneben konzentrierte sich die BSU bei der Auswertung der Daten auf die aufgezeichneten Maschinen- und Ruderinformationen. Bezüglich der die Ruderanlage betreffenden Daten stellte sich heraus, dass ab ca. **15:00 Uhr UTC** nur noch sehr sporadisch Werte aufgezeichnet wurden.

⁸⁹ PCMCIA = Personal Computer Memory Card International Association.

4 Auswertung

4.1 Chronologie des Unfallhergangs

Mit Hilfe der Aufzeichnungen der Vcz, der AIS-Aufzeichnungen und der Aufzeichnungen des VDR der GLORY AMSTERDAM konnte die Chronologie des Unfallhergangs zweifelsfrei nachvollzogen werden. Fest steht demnach, dass der Havarist am **29. Oktober 2017** ab ca. **05:20 Uhr** damit begann, von seiner Ankerposition in südliche Richtung zu vertreiben (Ausgangspunkt des Unfallereignisses) und um **18:00 Uhr** ca. 1,6 Seemeilen nördlich der Nordseeinsel Langeoog strandete (vgl. unten **Abb. 51**).

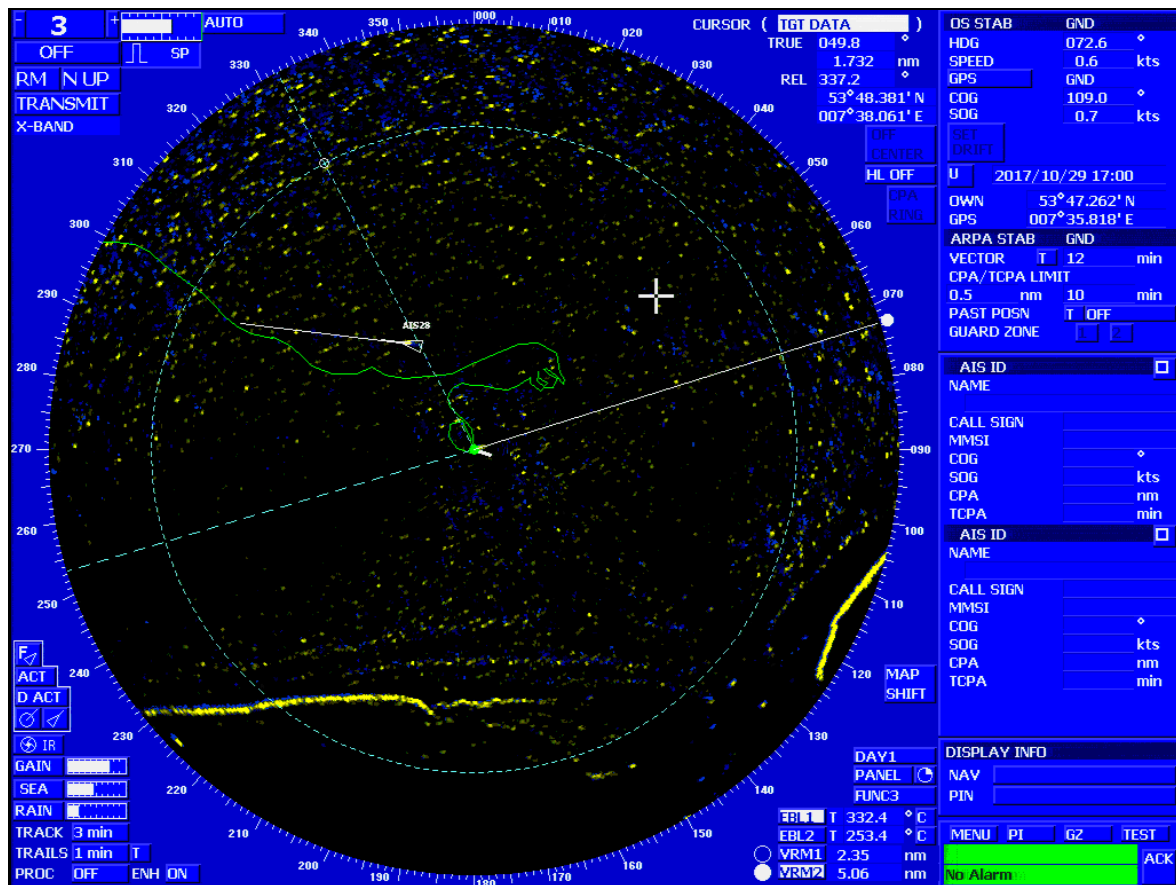


Abbildung 51: Radarbild aus dem VDR der GLORY AMSTERDAM (Zeitpunkt der Strandung)

Die umfangreiche Quellenlage ermöglichte der BSU auch den zeitlichen und inhaltlichen Verlauf sämtlicher dazwischenliegender Ereignisse im Seegebiet, insbesondere

- das Erscheinen des Notschleppers NORDIC in der Nähe des Havaristen gegen **08:10 Uhr**,
- die gescheiterten Versuche des Bundespolizei-Hubschraubers, das Boarding Team der NORDIC aufzuwischen (Zeitraum von **ca. 11:20 Uhr bis ca. 11:45 Uhr**),

- die Versuche der NORDIC, ohne Unterstützung eines Boarding Teams eine Schleppverbindung zum Havaristen herzustellen (Zeitraum von **ca. 12:36 Uhr bis ca. 15:46 Uhr**),
- die Bemühungen des Mehrzweckschiffes MELLUM, die NORDIC zumindest durch Übernahme kommunikativer Aufgaben zu unterstützen (ab **ca. 14:15 Uhr**)
- und die Ankunft und das Agieren des Boarding Teams Ostsee an Bord des Havaristen (**ab ca. 16:30 Uhr**) zu ermitteln.

4.2 Scheitern der Notschleppversuche

4.2.1 Vorbemerkungen

Im Ergebnis der Auswertung sämtlicher der BSU zur Verfügung stehenden Quellen steht fest, dass für das Scheitern der Notschleppversuche verschiedenste Faktoren ursächlich waren. Erst die Summe dieser Faktoren (Begleitumstände), die in den folgenden Unterpunkten dieses Abschnitts des Untersuchungsberichtes einzeln benannt und erläutert werden sollen, gab den Ereignissen am Unfalltag ihr besonderes Gepräge. Nicht auszuschließen ist, dass es auch beim Wegfall einzelner Begleitumstände zu der Strandung der GLORY AMSTERDAM gekommen wäre. Fest steht jedoch, dass sämtliche der nachfolgend thematisierten Aspekte relevant für das Unfallgeschehen waren.

4.2.2 Falsche Interpretation des Agierens der NORDIC durch die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM

Für die BSU bestehen keine Zweifel daran, dass die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM selbst zum Zeitpunkt des Eintreffens des Boarding Teams Ostsee auf dem Havaristen am späten Nachmittag nicht zweifelsfrei verstanden hatte, mit welchem (begrenzten) Auftrag und auf welcher rechtlichen Grundlage die NORDIC vor Ort agierte. Der Kapitän des Schiffes schwankte nach Lage der Dinge den gesamten Tag hinweg immer wieder zwischen der Vermutung, die NORDIC sei der von ihm am frühen Morgen geordnete Assistenzschlepper und der Befürchtung, die NORDIC wolle als kommerzieller Bergungsschlepper agieren, hin und her.

Der Kapitän der GLORY AMSTERDAM hat in seinem Bericht vom 8. November 2017 im Übrigen ausdrücklich erklärt, dass er „erst jetzt“ (also nach dem Unfall und im Rahmen der begonnenen Aufarbeitung der Geschehnisse) „verstanden habe“, dass die NORDIC von den lokalen Behörden als Vorsichtsmaßnahme zu seinem Schiff entsandt worden sei.

Besonderes Gewicht hat insoweit die Tatsache, dass die NORDIC für den Kapitän der GLORY AMSTERDAM trotz aller verbalen Erklärungsversuche äußerlich mangels einer entsprechenden Beschriftung und/oder Farbgebung des Schleppers nicht als im staatlichen Auftrag agierender Notschlepper erkennbar war.

4.2.3 Sprachliche Defizite an Bord der GLORY AMSTERDAM

Die Auswertung der Funkgespräche am Unfalltag lässt keine Zweifel daran zu, dass sprachliche Defizite der Schiffsführung des Havaristen es dieser erschwert haben, den Sinn und Zweck des Einsatzes der NORDIC rechtlich korrekt einzuordnen. Sprachliche Verständigungsschwierigkeiten beeinträchtigten darüber hinaus auch die

Kommunikation zwischen dem Havaristen und der NORDIC, als es darum ging, die für die Herstellung einer Schleppverbindung erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

Einer solchen Bewertung steht es auch nicht entgegen, dass sich sowohl das Boarding Team Ostsee als auch Lotsen, die vor bzw. nach dem Unfallereignis in Ausübung ihrer Tätigkeit mit dem Kapitän des Havaristen gesprochen haben, dahingehend äußerten, dass es keine besonderen Probleme gegeben habe, sich mit diesem in Englisch zu verständigen. Insoweit ist zu beachten, dass es ein wesentlicher Unterschied ist, ob man sich beim Kommunizieren in einer Fremdsprache im Wesentlichen auf das maritime Standardvokabular beschränken kann bzw. so gen. „Small Talk“ macht oder ob ad hoc sehr spezielle Informationen ausgetauscht werden müssen. Auch der psychische Druck auf die Schiffsführung des Havaristen, der in Anbetracht der dramatischen Ereignisse naturgemäß genau in der Zeit am größten war, als es darum ging, eine Schleppverbindung herzustellen und die hierfür erforderlichen Schritte per Funk abzustimmen, dürfte die Fähigkeiten der Schiffsführung, sich in Englisch zu verständigen, erheblich beeinträchtigt haben.

Das Protokoll der Funkkommunikation am Unfalltag belegt, dass auch den auf der Brücke der NORDIC und in der Vkz handelnden Personen hin und wieder grammatikalische Fehler bei der Verwendung der englischen Sprache unterliefen. Diese waren aber keinesfalls so gravierend wie die sprachlichen Defizite an Bord der GLORY AMSTERDAM.

Festzuhalten bleibt, dass sowohl die Schiffsführung der NORDIC als auch der Nautiker vom Dienst in der Vkz anlässlich ihrer Funksprüche in Richtung GLORY AMSTERDAM regelmäßig versucht haben, trotz zunehmender Dramatik der Ereignisse die Ruhe zu bewahren und die von ihnen erkannten Sprachprobleme der Schiffsführung des Havaristen durch Wiederholungen, Nachfragen und besonderes betontes Aussprechen der wichtigsten Botschaften zu kompensieren.

4.2.4 Seemännische Defizite an Bord der GLORY AMSTERDAM

Die sorgfältige Analyse der Funkkommunikation zwischen der NORDIC und der GLORY AMSTERDAM lässt in Verbindung mit den ausgewerteten Zeugenaussagen den Rückschluss zu, dass die Decksbesatzung des Havaristen mit den für die Herstellung einer Schleppverbindung erforderlichen Handgriffen in seemännischer Hinsicht überfordert war. Auch die Entscheidung, für die Befestigung der Schleppleine lediglich einen Poller, noch dazu an der Steuerbordseite des Schiffes zu verwenden, kann aus seemännischer Sicht nicht nachvollzogen werden.

Allerdings ist wie schon im Zusammenhang mit den Verständigungsschwierigkeiten darauf hinzuweisen, dass höchstwahrscheinlich die außergewöhnlichen psychischen und seegangsbedingt auch physischen Belastungen der Crew maßgeblich zu den gemachten Fehlern beigetragen haben. Wiederum ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass die Anforderungen an das notwendige seemännische Geschick in Sachen Leinenhandling deutlich höher sind, wenn es darum geht, von einem schwer im Seegang rollenden Schiff zügig und sorgfältig eine aus atypisch vielen Einzelschritten bestehende Leinenverbindung zu einem Schlepper herzustellen als dann, wenn im regulären Bordalltag eine Leine – regelmäßig in lediglich zwei

Schritten - an einen Assistenzschlepper übergeben oder von diesem übernommen wird.

4.2.5 Eignung des Notschleppers NORDIC als Basis für ein Boarding Team

Im Ergebnis der Untersuchungen der BSU steht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit fest, dass es nicht zu der Strandung der GLORY AMSTERDAM gekommen wäre, wenn rechtzeitig ein Boarding Team an Bord des Havaristen für eine klare und eindeutige Kommunikation zwischen dessen Schiffsführung einerseits und dem Notschlepper NORDIC sowie dem HK und der Vvkz andererseits gesorgt hätte. Vor allem aber hätte das Boarding Team in Ausübung der ihm im Notschleppkonzept zugewiesenen Aufgaben die Decksbesatzung bei der Ausführung der für die Herstellung einer funktionierenden Schleppverbindung erforderlichen seemännischen Handgriffe unterstützen und höchstwahrscheinlich insbesondere auch die verhängnisvolle, vollkommen falsche Festlegung des Befestigungspunktes der Schleppleine an Bord der GLORY AMSTERDAM verhindern können.

Ursächlich dafür, dass ein Boarding Team, nämlich das Team für die Ostsee, erst am späten Nachmittag und damit viel zu spät auf dem Havaristen abgesetzt werden konnte, um die einem solchen Team primär zugeordneten oben genannten Aufgaben zu erfüllen, war vor allem die Tatsache, dass es nicht gelungen war, das an Bord der NORDIC befindliche, für Einsätze im Bereich der Nordsee vorgesehene Team von dem Schlepper auf den Havaristen überzusetzen.

Das Scheitern der diesbezüglichen Bemühungen des zur NORDIC entsandten Hubschraubers der Bundespolizei ist aus Sicht der BSU eindeutig und ausschließlich auf die Auswirkungen des schweren Seegangs in Kombination mit den speziellen baulichen Gegebenheiten des Schleppers NORDIC zurückzuführen. Zu den heftigen Bewegungen der NORDIC in der aufgewühlten See und den daraus resultierenden Schwierigkeiten, den Windenhaken überhaupt innerhalb des räumlich sehr begrenzten Zugriffsbereichs der Decksbesatzung des Schleppers absenken zu können, kam die besondere Gefahr hinzu, dass eine am Windenhaken hängende Person beim Aufwischen gegen Bauteile der sehr heftig im Seegang rollenden und stampfenden NORDIC hätte geschleudert werden können, bevor sie eine insoweit unkritische Höhe über dem Fahrzeug erreicht hat.

Die vorstehend beschriebene Problematik (unzureichende Eignung der NORDIC für die Abgabe von Personen an einen Hubschrauber bei starkem Seegang) wird nicht dadurch relativiert, dass sich das Windendeck der NORDIC im Einklang mit den vom Bundesverkehrsministerium definierten baulichen Anforderungen befindet. Insoweit ist zunächst zu beachten, dass diese sich dem Wortlaut nach auf das nur bedingt mit dem Aufwischen vergleichbare Abwischen von Personen beschränken. Im Übrigen sprechen die unüberwindlichen Schwierigkeiten bei den Versuchen, das Boarding Team am Unfalltag von der NORDIC aufzuwischen für sich und drängen die Vermutung auf, dass die für Winschflächen definierten baulichen Vorgaben den tatsächlichen Anforderungen sowohl für Ab- als auch für Aufwischmanöver auf bzw. von Notschleppern im schweren Seegang nicht ausreichend Rechnung tragen.

Dieser Feststellung kann nach Auffassung der BSU auch nicht mit dem Argument entgegengetreten werden, das Scheitern der Aufwischversuche sei auf mangelhafte

fliegerische Fähigkeiten der Besatzung des Hubschraubers der Bundespolizei zurückzuführen. Die hohe Qualifikation und große Erfahrung der fraglichen Besatzung, deren Mitglieder allesamt mehrere Tausend Flugstunden, insbesondere auch über dem Meer absolviert und dabei auch vielfach Windenmanöver durchgeführt haben, ist objektiv belegt und steht für die BSU außer Frage. Die Entscheidung des Piloten, auf Grund der Abwägung sämtlicher Risiken und Gefahren für das Boarding Team, die NORDIC und für die Hubschrauberbesatzung selbst, die Winschversuche abzuberechnen ist unter keinem denkbaren Aspekt zu beanstanden.

Es mag sein, dass eine andere Hubschrauberbesatzung in der fraglichen Situation das Risiko eingegangen wäre, tatsächlich mit dem Aufwischen von Personen zu beginnen. Ob ein solcher Versuch unter den gegebenen Umständen jedoch wirklich erfolgreich gewesen wäre, ist hoch spekulativ. Nicht vergessen werden darf auch, dass es bei der angestellten Risikoabwägung nicht etwa darum ging, unterschiedlich große, aber gleichwohl existierende Gefahren für Leib und Leben von Personen gegeneinander abzuwägen, sondern in erster Linie darum, Gefahren für Leib und Leben der aufzuwischenden Personen den mit der Strandung eines Schiffes verbundenen Gefahren gegenüberzustellen. Selbst wenn letztere im schlimmsten Falle eine gravierende Umweltverschmutzung zur Folge hätte haben können, ändert dies nichts an dem unbedingten Vorrang des Schutzes menschlichen Lebens.

Auch das in der öffentlichen Diskussion vorgetragene Argument, dass am Unfalltag ohne größere Schwierigkeiten im selben Seegebiet Lotsen mit Hubschraubern versetzt wurden, ist nicht geeignet, daran zu zweifeln, dass es richtig war, die Aufwischversuche abzuberechnen. Die Ausgangsbedingungen beim Absetzen auf oder Abholen von Lotsen von großen Fahrzeugen via Hubschrauber ist nicht mit der Situation an Bord der NORDIC vergleichbar. Im Übrigen haben Nachfragen bei Lotsen ergeben, dass diese bei schwerem Wetter in aller Regel nur per Hubschrauber auf Fahrzeugen abgesetzt, nicht aber auch per Hubschrauber von diesen abgeholt werden.

Die vorstehenden Feststellungen der BSU sollen nicht dahingehend missverstanden werden, dass diese den Sinn und Zweck der permanenten Anwesenheit eines Boarding Teams an Bord des Notschleppers NORDIC grundsätzlich in Zweifel zieht. Fest steht aber, dass die derzeitige Lösung – wie der Fall der GLORY AMSTERDAM eindrucksvoll beweist – große Schwächen aufweist, wenn es darum geht, ein Boarding Team bei komplizierten Witterungsbedingungen, zu denen neben Sturm und hohem Seegang auch widrige Sichtverhältnisse zählen, via Hubschrauber von dem Notschlepper auf einen Havaristen zu transferieren. Zu den Gefahren, die ein Boarding Team gerade bei solchen Bedingungen allein schon durch das Abwischen auf einen Havaristen unweigerlich ausgesetzt wird, kommen noch die Gefahren im Zusammenhang mit dem Aufwischmanöver hinzu, die bei einer Abholung des Teams von einem Landstützpunkt von vorn herein vermieden werden können.

4.2.6 Krisenmanagement des Havariekommandos

Entgegen der bereits kurz nach dem Unfallereignis laut gewordenen, naturgemäß ohne detaillierte Kenntnisse der Abläufe am Unfalltag von verschiedenen Seiten vorgetragenen Kritik am Krisenmanagement des HK hat die BSU im Ergebnis der

sorgfältigen Auswertung und Analyse sämtlicher das Unfallgeschehen betreffender Quellen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür gefunden, dass seitens des HK im Zuge der Abwicklung der komplexen Schadenslage tatsächlich gravierende Fehler gemacht wurden, welche die Strandung begünstigt hätten. Auch darauf, dass die Einleitung von Maßnahmen unterlassen wurde, die geeignet gewesen wären, die Strandung zu verhindern, gibt es keine Hinweise.

Seitens der BSU ist es ex post nicht seriös zu beantworten, ob die Strandung der GLORY AMSTERDAM möglicherweise hätte verhindert werden können, wenn die in das Krisenmanagement am Unfalltag primär involvierten Akteure Vtz, NORDIC und HK – was aus Sicht der BSU möglich gewesen wäre – frühzeitiger als geschehen im Ergebnis eines mit mehr Nachdruck geführten Abstimmungsprozesses den Notschleppereinsatz der NORDIC initiiert hätten. Zwangsläufig hätte auch das Boarding Team Ostsee eher herangeführt werden können und dann vielleicht tatsächlich noch eine realistische Chance gehabt, bei der Herstellung einer Schleppverbindung einen entscheidenden Beitrag zu leisten.

Zu betonen ist allerdings, dass aus Sicht der BSU die Besatzung der NORDIC in jeder Hinsicht an die Grenzen des technisch und seemännisch Machbaren gegangen ist, um dem Havaristen zu helfen und dieser sich bereits eine Stunde vor der Strandung nur noch 0,5 Seemeilen vor der 5-Meter-Tiefenlinie, also in einer Position befand, die jenseits der regulären Einsatzgrenze des Notschleppers lag (vgl. unten **Abb. 52**).

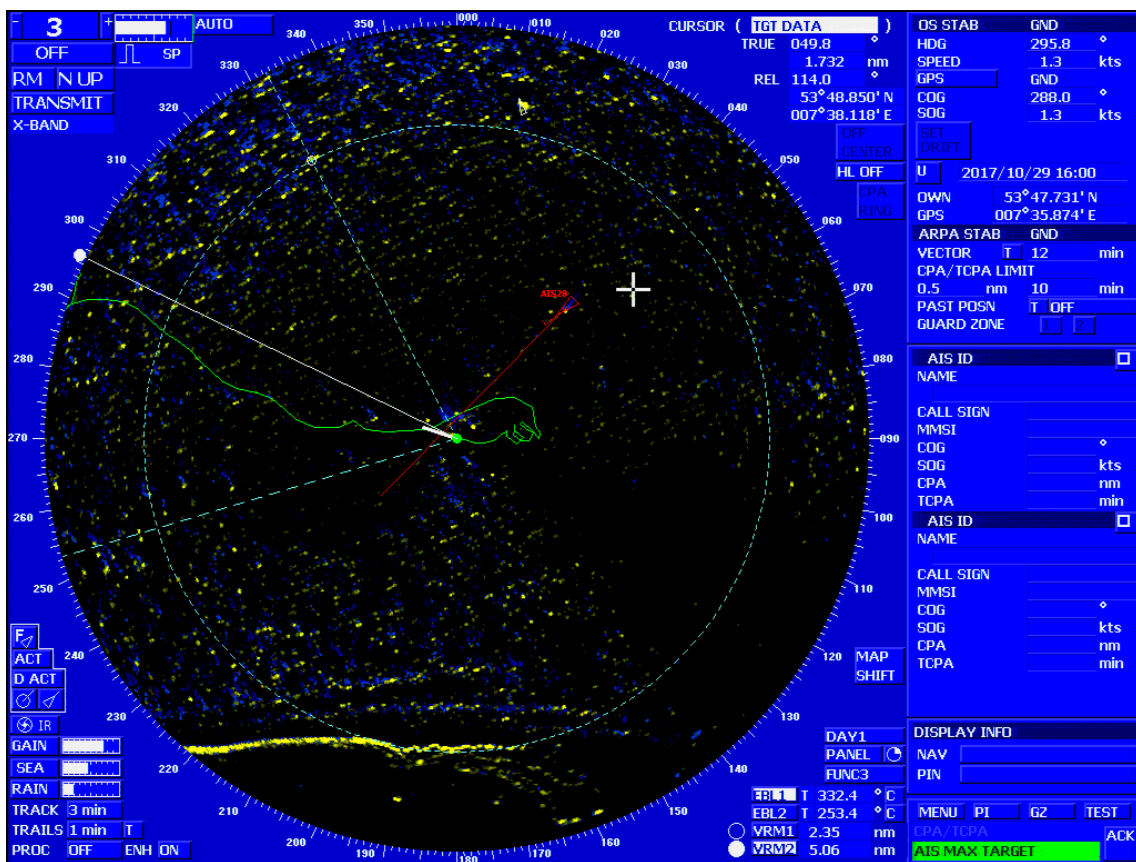


Abbildung 52: Radarbild aus dem VDR der GLORY AMSTERDAM (Zeitpunkt eine Stunde vor der Strandung)

Unabhängig davon, ob die Strandung bei einem früheren Beginn des Notschlepp-einsatzes noch zu verhindern gewesen wäre, hat die BSU aber jedenfalls im Hinblick auf die personelle Situation (hier: OSC-Funktion), die sächliche Ausstattung (hier: Zugriffsmöglichkeiten auf Radar, AIS, Teilnahme am UKW-Funkverkehr), die rechtlichen Möglichkeiten des HK (hier: Befugnis Verfügungen und Anordnungen auszusprechen) und bezüglich des Zugriffs auf die Mehrzweckschiffe der WSV Defizite identifiziert, die die Arbeits- und Funktionsfähigkeit dieser wichtigen Institution signifikant beeinträchtigen und die sich auch am Unfalltag zweifelsfrei nachteilig auf die Bewältigung der Krisensituation ausgewirkt haben.

4.2.6.1 Teilnahme des HK am UKW-Funkverkehr

Aus der Gegenüberstellung der den Unfallverlauf betreffenden vielfältigen Informationen des UKW-Funkverkehrs mit den im Ereignistagebuch des HK festgehaltenen Angaben ergibt sich, dass das HK im Verlauf des Unfalltages immer wieder von objektiv fehlerhaften Annahmen ausging. Dies ist insofern nicht weiter verwunderlich, als dass es in der menschlichen Natur liegt, dass es bei der Weitergabe von Informationen zu Übermittlungsfehlern und Missverständnissen kommt. Das gilt naturgemäß in besonderem Maße, wenn die Informationen besonders komplex sind und/oder deren Inhalt dazu geeignet ist, vom Absender und/oder vom Empfänger ungewollt mit einer nicht unbedingt klar erkennbaren subjektiven Bewertung vermischt zu werden.

Anlässlich des persönlichen Gesprächs des BSU-Untersucherteams beim HK in Cuxhaven bestätigte dieses zunächst die Vermutung der BSU, dass das HK seine Informationen ausschließlich telefonisch bzw. ggf. via Fax oder E-Mail erhält und auch selbst nur mit Hilfe der genannten Medien kommunizieren kann.

Das HK machte gegenüber der BSU deutlich, dass man dort gegenüber den verantwortlichen Stellen (Bundesverkehrsministerium, WSV) bereits seit dem Jahr 2004 auf die Notwendigkeit der Einrichtung einer UKW-Küstenfunkstelle hingewiesen habe, um im Einsatzfall einerseits den Funkverkehr vor Ort mithören zu können (Einsatzcontrolling) und andererseits bei Bedarf direkt mit dem Havaristen oder dem OSC kommunizieren zu können. Am 24. Januar 2006 wurde per ministeriellem Erlass das Maritime Lagezentrum (MLZ) des HK theoretisch in die Lage versetzt, den UKW-Verkehr der Verkehrszentralen mitzuhören. Mit der Anlage 8 des Betriebskonzeptes des Maritimen Sicherheitszentrums sollte der UKW-Seefunk für alle Partner im Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) realisiert werden. 2014 wurde dem HK ein UKW-Sprechfunkweg zugewiesen. Der Funkrufname „German Maritime Emergency Command“ und die zugehörigen Frequenzen wurde mit Wirkung zum 02. Mai 2016 von der Bundesnetzagentur zugeteilt. Die Mitarbeiter des HK wurden parallel dazu gem. den Rechtsvorschriften geschult. Eine technische Umsetzung war gleichwohl zum Unfallzeitpunkt weder im MLZ noch im GLZ-See erfolgt.

Die GDWS hat sich gegenüber der BSU bezüglich der Frage der Anbindung des HK an den UKW-Seefunk am 23. Januar 2019 anlässlich ihrer Stellungnahme zum Entwurf des vorliegenden Untersuchungsberichtes wie folgt geäußert:

„Grundsätzlich steht dem HK mit Zuteilung der Frequenzen für „German Maritime Emergency Command“ vom 02.05.2016 der Zugriff auf die für das HK errichteten Funkanlagen des UKW-Revierfunks zur Verfügung. Die bestehende Frequenzzuteilung wurde, um den Partnern im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) gerecht zu werden, am 09.10.2018 um einen zweiten Rufnamen „Maritime Safety and Security Centre“ erweitert. Abweichend vom genehmigten Entwurf „Technische Ausstattung des MSZ“ vom 02.05.2012 kommt die standardmäßig vorgesehene Bedientechnik jedoch nicht zum Einsatz, da das HK eine Bedienung über die MSZ-eigene Leitstellentechnik (ASGARD) bevorzugt. Für das HK wird der UKW-Seefunk daher an einem definierten Übergabepunkt im MSZ bereitgestellt; dies schließt auch die Mithörmöglichkeit für Kanal 16 ein. Die Leitstellentechnik und die erforderlichen technischen Anpassungen wurden durch die Verwaltungsleitung des MSZ (VL MSZ) vergeben. Bei der Realisierung traten zunächst Schnittstellenprobleme auf, die durch Softwareanpassungen in der MSZ-eigenen Leitstellentechnik gelöst werden sollten. Am 11. Januar 2019 teilte die VL MSZ mit, dass die Anpassungen erfolgreich getestet wurden und nun auch über die MSZ-eigene Leitstellentechnik (ASGARD) eine Kommunikation über Seefunk möglich sein (hören und sprechen).“

Das HK hat insoweit auf Nachfrage der BSU mit Schreiben vom 8. Februar 2019 bestätigt, dass am 11. Januar 2019 der Probetrieb der Küstenfunkstelle „German Maritime Emergency Command“ durch den Koordinator Technik des MSZ freigegeben worden sei. Die Möglichkeit, UKW-Kanal 16 sowie die Revierfunkkanäle der Verkehrszentralen mitzuhören, bestünde aber nach wie vor nicht.

Die BSU gab der GDWS Gelegenheit sich zu diesem Hinweis des HK abschließend zu äußern. Die GDWS nutzte diese Möglichkeit und teilte am 18. Februar 2019 mit, dass Ihre Ausführungen vom 23. Januar 2019 (s. o.) nach wie vor Bestand haben. Wörtlich heißt es in der fraglichen E-Mail:

„In technischer Hinsicht wurden die derzeit bekannten Anforderungen seitens des HK hinsichtlich der Mithörmöglichkeiten des MLZ auf UKW-Kanal 16 umgesetzt. Aufgrund nachträglich lediglich mündlich geäußerter ergänzender Anforderungen seitens des HK erfolgte derzeit noch keine Umsetzung in den Wirkbetrieb. Eine schriftliche erweiterte Anforderung und Begründung liegt weder der Unterabteilung VT noch der Unterabteilung See vor.“

4.2.6.2 Zugriffsmöglichkeiten des HK auf AIS-Daten und Radaraufzeichnungen

Neben dem fehlenden Zugriff des HK auf die direkte Funkkommunikation zwischen den vor Ort handelnden Akteuren Havarist, NORDIC und MELLUM untereinander bzw. zwischen diesen Akteuren und der Vkz waren die Möglichkeiten des HK, die Lage des Havaristen verlässlich in Echtzeit zu beobachten und einzuschätzen zusätzlich dadurch beeinträchtigt, dass das HK lediglich über einen beschränkten Zugang zu den AIS-Aufzeichnungen und den Radaraufzeichnungen der Vkz verfügte.

Auch dieser Umstand und die diesbezüglichen Hintergründe wurden von der BSU hinterfragt und vom HK wie folgt schriftlich erläutert:

„Das HK bzw. der Havariestab haben im neuen Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) keinen unmittelbaren Zugriff auf AIS-Daten und Radarbilder. Es gibt dort (d. h. in dem gemeinsam mit weiteren Partnern genutzten Gebäude) einen direkten AIS-Zugang nur bei der WSP-Leitstelle über ein so genanntes GAT-System (Gate House Maritime Monitor). Dies ist jedoch

nur eine vorübergehende Lösung, die aus Sicht der IT-Sicherheit und der Bündelungsstelle Maritime Verkehrstechnik (BüMVt) nicht dauerhaft bestehen bleiben darf. Vor diesem Hintergrund wurde diese Lösung dem HK nicht zur Verfügung gestellt.

Anzumerken ist, dass bis zum Zeitpunkt des Umzugs in das neue Gebäude des MSZ im August 2016 das HK einen ungehinderten Zugriff auf AIS-Daten der WSV hatte und auch über die Möglichkeit verfügte, den UKW-Seefunkverkehr mit zu verfolgen. Insofern hat sich diesbezüglich die Situation für das HK mit Umzug in das als so gen. „Kritische Infrastruktur“ eingestufte Gebäude des MSZ und den damit verbundenen IT-Sicherheitsvorgaben verschlechtert. Auf diesen Umstand wurde vom HK regelmäßig hingewiesen.

Auch in Bezug auf die den Verkehrszentralen der WSV zur Verfügung stehenden Radarbilder ist es so, dass die entsprechenden Daten beim MSZ zwar ankommen (eine Versorgung des HK mit diesen also technisch möglich wäre), das HK aber keinen Zugriff auf diese hat.

Nach Angaben der nachrichtentechnischen Fachabteilung WSV (BüMVt) müssen für den AIS-Zugang weitere Arbeiten am Übergabedienst aus dem System Maritime Verkehrstechnik (SMV) erfolgen und schließlich eine so gen. „Virtual Private Network (VPN) Verbindung“ hergestellt werden. Dazu muss eventuell nach aktueller Einschätzung eine neue Hardwarekomponente im MSZ und bei der BüMVt installiert werden. Ziel aus Sicht der Verwaltung des MSZ ist es nach den dem HK vorliegenden Informationen die Einrichtung eines Servers in der geplanten MSZ-DMZ⁹⁰, der die Daten aus dem SMV per direktem VPN-Tunnel übernimmt und an die anfordernden Rechner im MSZ verteilt.

Das HK hat die Verwaltungsleitung des MSZ darum gebeten, entsprechende Maßnahmen für die Bereitstellung von WSV-AIS-Daten im Netzwerk des MSZ umzusetzen und sich parallel mit der Bitte an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gewandt, diese dringende Umsetzung gegenüber der fachlich zuständigen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zu forcieren. Eine Umsetzung ist bislang nicht erfolgt.“

Anlässlich ihrer oben bereits erwähnten Stellungnahme zum Entwurf des vorliegenden Untersuchungsberichtes hat die GDWS im Hinblick auf die Versorgung des HK mit AIS- und Radarinformationen folgenden Standpunkt mitgeteilt:

„Das HK ist ein Partner im MSZ und hat damit Zugriff auf die im MSZ-Netz zur Verfügung gestellten Daten. Mit Aufnahme des Wirkbetriebes im neuen MSZ-Gebäude im Februar 2017 wurden den Partnern im MSZ-Netz, also auch dem HK, die nachfolgenden Daten aus dem System Maritime Verkehrstechnik geliefert, das für die Informationsbereitstellung der Verkehrszentralen der Deutschen Küste genutzt wird:

- AIS-Daten aus der SafeSeaNet-Schnittstelle für die Anwendung VPS*
- AIS-Datenstrom „Deutsche Küste“ über eine Schnittstelle der IT des WSA Cuxhaven (Diese Schnittstelle ist seitens der IT des WSA Cuxhaven inzwischen abgeschaltet worden und soll durch eine neue Schnittstelle ersetzt werden.)*
- Lagebilddarstellung über die Web-Anwendung „Traffic Display Web“ (TD-Web) mit allen AIS- und Radardaten, die auch in den Verkehrszentralen verfügbar sind, sowie ausgewählten Schiffsverkehrsdaten“*

⁹⁰ DMZ = demilitarisierte Zone = neutrale Zone zwischen internen und externen Netzwerken.

Dem HK haben zum Unfallzeitpunkt folglich nicht nur Informationen per Telefon, Telefax oder E-Mail zur Verfügung gestanden, sondern insbesondere auch die in der WSV verfügbaren AIS- und Radardaten auf unterschiedliche Art und Weise über mehrere Schnittstellen.“

Die BSU konfrontierte das HK mit der oben zitierten Stellungnahme der GDWS. Das HK äußerte sich mit Schreiben vom 8. Februar 2019 abschließend wie folgt:

„Zum Zeitpunkt der Havarie der GLORY AMSTERDAM bestand ein Zugang zur Anwendung TD-Web. Über diese Plattform standen dem Havariestab des HK aufbereitete AIS-Daten und speziell aufbereitete Radardaten aus dem System Maritime Verkehrstechnik (SMV) zur Verfügung. In der Darstellung der TD-Web-Karte unterscheiden sich reine AIS-Symbole und korrelierte Symbole. Im TD-Web werden reine AIS-Symbole oder korrelierte Symbole, aber keine wahren Radardaten dargestellt, denen im Nahbereich z. B. Größe und Lage des Objekts aktuell (in Echtzeit) zu entnehmen wären.

Bei TD-Web handelt es sich um keine ECDIS:

Die der Anwendung zu Grunde liegende grafische Oberfläche ist zwar einzoombar, es stehen jedoch keine Vektordaten zur Verfügung. Daher können nicht für jeden Bereich Detailangaben entnommen werden, wie z. B. vollständige Angaben über Unterwasserkonstruktionen, wie Gaspipelines o. ä. Diese sind zwar teilweise in TD-Web enthalten, aber eben nicht vollständig mit den Angaben in Papierseekarten oder ECDIS identisch. Ihnen fehlt somit die für die Abarbeitung von Einsatzlagen erforderliche Detailtiefe.

Die graphische Oberfläche in TD-Web ist nicht lageangepasst veränderbar. So ist beispielsweise die Safety Contour bei der 10-Meter-Linie voreingestellt und kann nicht verändert werden. Diese Einstellung ist nicht in jedem Fall sinnvoll oder übersichtlich.

Tiefenangaben im TD-Web sind nur in geringer Detailtreue vorhanden. Tagesaktuelle Peilkarten der WSÄ können nicht eingespielt werden. Dies wirkt sich negativ auf die Genauigkeit der Lagedarstellung im Flachwasser- bzw. küstennahen Bereich und auf den Revieren aus. Im Falle der Schadenslage GLORY AMSTERDAM war es nicht möglich, den Zeitpunkt des Strandens hinreichend genau zu bestimmen und die Maßnahmen des Havariestabes darauf hin entsprechend zu planen.

Außerdem handelt es sich bei TD-Web um eine „internetbasierte Anwendung“ mit allen dazugehörigen Vor- und Nachteilen.

- Vorteile: 24/7 aktualisierbar*
- Nachteile: Zugriff abhängig vom Internetzugang, verbunden mit zeitweiliger Verringerung der Zugangsgeschwindigkeit, mit jeweiligem Passwort vergebene Nutzerrechte (ausgewählte Schiffsverkehrsdaten)“*

Hinsichtlich der von der GDWS erwähnten Anwendung „VPS“ wies das HK auf Folgendes hin:

„Das Vorsorgeprogramm Schadstoffunfallbekämpfung (VPS) wurde für die Informationsgewinnung, Lagedarstellung und Dokumentation zur Bekämpfung von Schadstoffen im küstennahen Bereich und auf See entwickelt. Es enthält neben verschiedenen Datenbanken eine für das VPS entwickelte Seekartendarstellung (Geografisches Informationssystem / GIS). Im GIS trägt sie die Bezeichnung ENC Electronic Nautical Charts und ENC Wassertiefe. Dabei handelt es sich nicht um eine ECDIS oder eine Darstellung analog zu TD-Web. Im Seebereich und auf den Revieren werden AIS-Symbole

in der Karte dargestellt. Deren Aktualisierungszeit beträgt ca. sieben Minuten. Die in VPS verwendeten AIS-Daten stammen aus der Dateninfrastruktur, die für das elektronische System „Nautical Single Window“ (NSW) vorgehalten wird. Für die Abarbeitung von Schadenslagen mit einer hohen Dynamik, wie die der GLORY AMSTERDAM ist die Anwendung auf Grund ihrer Trägheit und fehlenden Detailtiefe im Seebereich nicht nutzbar.“

4.2.6.3 Rechtliche Befugnisse des HK

Derzeit weist das Seeaufgabengesetz (SeeAufG) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Zuständigkeit für schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen zu. Diese Aufgabe wird im Bereich der Seewasserstraßen in der Regel entweder von den Nautikern vom Dienst (NvD) der Verkehrszentralen (V kz) oder den Schiffsführern der Mehrzweckschiffe (MZS) wahrgenommen. Dies trifft auch auf die Anordnung schifffahrtspolizeilicher Maßnahmen zu, die im Rahmen komplexer Schadenslagen erforderlich werden. Weder der Mitarbeiter im MLZ des HK, noch der OSC (soweit diese Aufgabe vom HK oder vom Kapitän des Notschleppers wahrgenommen wird) verfügen über schifffahrtspolizeiliche Befugnisse, obwohl das HK - vermittelt durch die Beteiligung des Bundes an der HK-Vereinbarung - Teil der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist, wenn auch ein verwaltungs- bzw. staatsorganisationsrechtlich⁹¹ gesehen besonderer.

Bei Schadenslagen, wie der der GLORY AMSTERDAM, müssen daher nach geltender Rechtslage notwendige schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen vom HK oder dem OSC über die zuständige V kz oder den Kapitän eines Mehrzweckschiffes an die Schiffsführung eines Havaristen gerichtet werden. Im Falle der GLORY AMSTERDAM kam es durch dieses indirekte schifffahrtspolizeiliche Einwirken auf die Schiffsführung des Havaristen offensichtlich zu Missverständnissen und Informationsverlusten, die den Einsatzverlauf negativ beeinflusst und verkompliziert haben.

Auch aus Sicht der Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM war es misslich und für diese nachvollziehbar kaum verständlich, in der konkreten Situation immer wieder mit verschiedenen behördlichen bzw. im Behördenauftrag agierenden Stellen kommunizieren zu müssen. Eine eindeutige Zuordnung der empfangenen Weisungen und Informationen war für die Schiffsführung des Havaristen, noch dazu in der aus den verschiedensten Gründen äußerst belastenden Havariesituation, kaum möglich.

In Bezug auf die Anordnungsbefugnisse des HK gegenüber dem Notschlepper NORDIC wiesen die von der BSU befragten Vertreter des HK darüber hinaus darauf hin, dass auch insoweit nur die V kz bzw. die GDWS (bzw. in dessen Vertretung das so gen. geräteführende Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven) als Vertragspartner der ARGE Küstenschutz verbindliche Anweisungen (bspw. den Havaristen auf den Haken zu nehmen) gegenüber dem Schlepper geben könne. Dementsprechend wäre auch am Unfalltag die Idee, den Notschlepper zum

⁹¹ Anm.: In der Bundesrepublik Deutschland gilt auf Grund der föderalen Strukturen das verfassungsrechtlich begründete Verbot der so gen. Mischverwaltung. Behörden mit eigenen originären Befugnissen und Einsatzkräften können demgemäß nur innerhalb der Bundes- oder einzelner Landesverwaltungen gebildet werden. Mit der HK-Vereinbarung wird dieser Rechtslage Rechnung getragen, indem das HK als so gen. „gemeinsame Einrichtung“ ins Leben gerufen wurde.

Havaristen zu beordern und eine Notschleppverbindung aufzubauen, bereits seitens der NORDIC und der V kz entwickelt und vorangetrieben worden, bevor das HK überhaupt die Einsatzleitung übernommen hat.

Zu diesem Aspekt hat sich allerdings der Kapitän der NORDIC anlässlich seiner Befragung vollkommen gegensätzlich geäußert, indem er betonte, dass er die Anweisung, eine Notschleppverbindung herzustellen, ausschließlich vom HK akzeptieren würde.

Die GDWS machte gegenüber der BSU deutlich, dass im Falle einer Schadenslage durch die zuständige Verkehrszentrale regelmäßig umgehend Erstmaßnahmen eingeleitet werden. Dazu gehöre auch die Beorderung von Fahrzeugen der WSV und Notschleppern zum Havaristen. Das HK habe aber jederzeit die Möglichkeit, von seinem Selbsteintrittsrecht Gebrauch zu machen und die Einsatzleitung einschließlich der Zugriffsmöglichkeiten auf Mehrzweckschiffe der WSV und Notschlepper an sich zu ziehen. Aus § 9 Abs. 2 Satz 1 der HK-Vereinbarung („*Im Einsatzfall alarmiert und führt der Leiter des Havariekommandos die Einsatzkräfte und –mittel, die ihm ... zur Verfügung gestellt worden sind.*“) folge im fraglichen Zusammenhang, dass ab diesem Zeitpunkt das HK befugt bzw. zuständig dafür sei, den Notschlepper anzuweisen, eine Notschleppverbindung herzustellen.

Die BSU stellt hierzu fest, dass § 9 Abs. 2 der HK-Vereinbarung dem HK zweifellos ermöglicht, nach Übernahme der Gesamteinsatzleitung auf die von den Partnern der Vereinbarung zur Verfügung gestellten Einsatzkräfte und –mittel zuzugreifen und diesen Aufträge zu erteilen. Die Tatsache, dass das HK eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer ist und ihm formal keine originären gesetzlichen Zuständigkeiten übertragen wurden, lässt gleichwohl Zweifel daran aufkommen, ob es auf Basis der geltenden Fassung der HK-Vereinbarung tatsächlich befugt ist, den zur Verfügung gestellten Einsatzkräften rechtsverbindlich Anweisungen zu erteilen. Die Formulierung in § 9 Abs. 3 HK-Vereinbarung, nach der dem Leiter des HK im Einsatzfall von den Partner „weitestgehende“, aber gerade nicht vollständige fachliche Unabhängigkeit eingeräumt wird, spricht jedenfalls dafür, dass das HK – nach derzeit geltender Rechtslage – formal keine Weisungsbefugnisse gegenüber den zur Verfügung gestellten Einsatzkräften hat.

Der Verweis auf die Formulierung im Chartervertrag für die NORDIC, nach der der Einsatzbefehl und die Weisungen an den Schlepper in komplexen Schadenslagen direkt vom MLZ des HK ausgesprochen werden, stützt demgegenüber – jedenfalls im Hinblick auf die Anordnungsbefugnisse des HK gegenüber der NORDIC - die Argumentation der GDWS.

Die unterschiedlichen Sichtweisen des HK und der GDWS verdeutlichen, dass es im Hinblick auf Inhalt und Umfang der Befugnisse des HK offensichtlich Kommunikations- und Klärungsbedarf zwischen den Partner der HK-Vereinbarung und insbesondere zwischen dem BMVI, der GDWS und dem HK gibt.

4.2.6.4 Zugriffsmöglichkeiten des HK auf Fahrzeuge der WSV, hier: NEUWERK

Im Rahmen des Besuchs des Untersucherteams der BSU beim HK in Cuxhaven wurde gemeinsam das in unmittelbarer Nähe des MSZ an einer Pier festgemachte

WSV-Mehrzweckschiff NEUWERK besichtigt. Dessen an Bord anwesender Kapitän erläuterte auf dem großen (erhöhten) Achterdeck des Schiffes, welches neben sonstigen Aufgaben (bspw. Schadstoffbekämpfung) auch als Notschlepper eingesetzt werden kann, dessen technische Ausstattung. Der Kapitän betonte, dass die NEUWERK sich in diversen Einsätzen im Verlauf von 20 Jahren seit der Indienststellung beim Schleppen von Fahrzeugen verschiedenster Größenordnungen bewährt habe.

Die BSU nahm zur Kenntnis, dass das erhöhte Arbeits-/Schleppdeck der NEUWERK im Gegensatz zu den baulichen Gegebenheiten auf der NORDIC eine viel größere freie Fläche aufweist, um behinderungsfrei Hubschraubertransfers durchführen zu können, aber auch, um anlässlich der Herstellung von Schleppverbindungen mit den hierzu erforderlichen Leinen und Gerätschaften auch bei widrigen äußeren Bedingungen relativ gefahr- und problemlos hantieren zu können (vgl. unten **Abb. 53**).



Abbildung 53: Gewässerschutzschiff NEUWERK

Gezeigt und erläutert wurde der BSU im Übrigen noch eine besondere Vorrichtung der NEUWERK. Diese besteht aus einem speziellen Anker, dem so genannten Notschleppdragen nebst massiven Kettengliedern, der aus einer eigens dafür vorgesehenen Öffnung in der Achterkante des Schiffes weggefiert werden kann. Ziel ist es, mit diesem Anker über die ausgebrachte Ankerkette eines Havaristen hinwegzufahren und diese dabei einzufangen. Bei dieser Methode handelt es sich gemäß den Erläuterungen des Kapitans der NEUWERK um eine allerletzte Möglichkeit, zu einem Havaristen, zu dem eine reguläre Schleppverbindung nicht aufgebaut werden kann, eine feste Verbindung herzustellen. Diese ist zwar in der Natur der Sache liegend technisch nicht geeignet, den Havaristen zu verschleppen, aber es ist möglich, ihn durch Einsatz der Maschinenkraft der NEUWERK solange auf Position

zu halten, bis Bergungsschlepper vor Ort eingetroffen sind oder sich die Gefahr auf andere Weise erledigt hat.

Es wurde betont, dass die NORDIC bisher nicht über eine solche Vorrichtung verfügt. Vorhanden sei dort lediglich ein äußerlich ähnliches System, welches aber allein dazu dienen würde, mit dem Schlepper Verbindungen zu Bohrinseln oder Plattformen herzustellen, um diese zu verholen.

Deutlich wurde alles in allem, dass die NEUWERK – im Gegensatz zur MELLUM – auf Grund ihrer oben beschriebenen baulichen und technischen Besonderheiten höchstwahrscheinlich wirksam die Bemühungen der NORDIC um die Herstellung einer Notschleppverbindung zur GLORY AMSTERDAM hätte unterstützen können.

Die NEUWERK war zum Unfallzeitpunkt auf Grund planmäßiger Wartungs- und Reparaturarbeiten allerdings nicht einsatzfähig. Zum Zeitpunkt der Besichtigung (2. Juli 2017) war das Fahrzeug bereits 13(!) Monate nicht einsatzbereit und stand also, obwohl auch dieses Fahrzeug Baustein des Notschleppkonzeptes ist (noch dazu ein besonders geeignetes), dem HK nicht zur Verfügung.

Die Gesprächspartner des HK machten in diesem Zusammenhang noch deutlich, dass es hinsichtlich der Planungen, ob bzw. wann oder wie lange Fahrzeuge der WSV von der GDWS für Wartungsarbeiten aus der Fahrt genommen werden, keine Abstimmungen mit dem HK gäbe. Dieses würde lediglich über die diesbezüglichen „Ist-Zustände“ informiert und habe keinerlei Einfluss auf die Entscheidungen der GDWS. Nach Auffassung des HK sei es erforderlich, dass der Bund für den Fall eines längerfristigen Ausfalls eines WSV-Mehrzweckschiffes vorübergehend eine Ersatzlösung chartern müsste. Dies sei aber bisher so nicht vorgesehen.

4.2.6.5 OSC-Funktion

Im maritimen Notfallmanagement ist naturgemäß eine Kernfunktion die Einsatzleitung vor Ort (OSC-Funktion). Der OSC gewährleistet mit seiner Sach- und Entscheidungskompetenz das zielgerichtete Zusammenwirken aller am Einsatz beteiligten Einsatzkräfte und ist das wichtigste Bindeglied zum Havariestab bzw. zur Gesamteinsatzleitung im HK in Cuxhaven.

Die Funktion ist einsatzentscheidend und wird in der Regel von einem insoweit besonders qualifizierten Mitarbeiter des HK wahrgenommen. Bei der Havarie der GLORY AMSTERDAM konnte aus personellen Gründen diese Funktion nicht vom HK wahrgenommen werden. Dementsprechend fehlten dem HK zum Teil aktuelle und verifizierte Informationen für die Einsatzleitung.

Die Wahrnehmung der OSC-Funktion durch den Kapitän eines Notschleppers ist aus Sicht der BSU als Ersatzlösung problematisch. Da dieser dann in „Personalunion“ wichtige und möglicherweise weitreichende Entscheidungen über den operativen Einsatz seines eigenen Fahrzeuges treffen muss und gleichzeitig die ebenfalls volle Konzentration erfordernde koordinierende Aufgaben, einschließlich des Informationsaustausches mit verschiedensten Akteuren, wahrnehmen muss. Hier wäre in kritischen Situationen eine persönliche Überforderung mehr als wahrscheinlich,

insbesondere, wenn es sich um einen so langen Zeitraum wie den vorliegenden handelt.

4.2.7 Einsatz des Boarding Teams Ostsee

4.2.7.1 Vorbemerkungen

Fest steht, dass das Boarding Team Ostsee zum Zeitpunkt seines Eintreffens auf dem Havaristen keine realistische Möglichkeit mehr hatte, die Strandung im Zusammenwirken mit der NORDIC zu verhindern. Unabhängig davon hat aber die Untersuchung der BSU gezeigt, dass es im Hinblick auf die Aspekte „Ablauf der Heranführung des Teams (insbesondere vorhergehendes „Briefing“)“ und „Kommunikation des Boarding Teams mit NORDIC und HK nach dem Eintreffen auf der GLORY AMSTERDAM“ sowohl organisatorischen als auch ausrüstungs-technischen Optimierungsbedarf gibt.

4.2.7.2 Briefing des Boarding Teams

Für das Untersucherteam der BSU war es sehr überraschend, als im Zuge der Auswertung des Funkverkehrs deutlich wurde, dass das Boarding Team Ostsee bis zum Zeitpunkt seines Eintreffens auf dem Havaristen keine detaillierte Kenntnis bzw. sogar eine fehlerhafte Vorstellung darüber hatte, in welchem Zustand es das Fahrzeug vorfinden und welche konkreten Aufgaben sich daraus für das Team ableiten würden.

Ursächlich für die unzureichende Versorgung des Teams mit sachdienlichen Informationen waren vermutlich die atypischen Begleitumstände seiner Aktivierung und Heranführung. Während der Einsatz des Boarding Teams Ostsee im Regelfall über den als „Einsatzzentrale“ des Teams fungierenden Notschlepper BALTIC gesteuert wird, war es am Unfalltag so, dass das Team zwar auch über die BALTIC aktiviert wurde. Die Schiffsführung dieses Schleppers, der am eigentlichen Notfalleinsatz aber gar nicht beteiligt war, erhielt jedoch ihre Informationen ihrerseits nur aus zweiter bzw. dritter Hand via Telefon von der NORDIC und vom HK. In anderem Zusammenhang wurde bereits dargelegt, dass der Informationsfluss zwischen der NORDIC und dem HK am Unfalltag wiederholt durch Missverständnisse beeinträchtigt wurde. Diese Missverständnisse pflanzten sich denkwürdigermaßen in der Kommunikation zwischen der NORDIC sowie dem HK einerseits und der BALTIC andererseits fort und prägten danach zwangsläufig auch den Informationsaustausch zwischen der BALTIC und dem Boarding Team Ostsee.

Das HK hat anlässlich seiner Befragung durch die BSU betont, dass es die originäre Aufgabe des Notschleppers sei, dem Boarding Team für seinen Einsatz die notwendigen Instruktionen mit auf den Weg zu geben. Diese grundsätzliche Philosophie ist aus Sicht der BSU nicht zu beanstanden. Es liegt auf der Hand, dass es am sinnvollsten ist, wenn sich das Boarding Team vor seinem Einsatz primär mit der Stelle abstimmt, mit der es nach seinem Eintreffen auf einem Havaristen konzentriert zusammenwirken muss, um eine Notschleppverbindung herzustellen.

Soweit ein Boarding Team direkt vom Notschlepper aus in den Einsatz startet, wird eine solche Vorgehensweise auch unproblematisch funktionieren. Aber auch, wenn – wie hier – ein Boarding Team von einem Landstützpunkt direkt zum Havaristen

transportiert wird, besteht die Möglichkeit, mit dem Team im fraglichen Zeitraum zu kommunizieren. Die diesbezüglichen detaillierten Nachfragen bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel haben ergeben, dass an Bord der Hubschrauber grundsätzlich die technischen Möglichkeiten bestehen, zumindest einzelne Teammitglieder in den bordinternen und auf diesem Weg letztlich auch in den externen Funkverkehr einzubinden.

4.2.7.3 Kommunikation Notschlepper / HK - Boarding Team nach der Ankunft auf dem Havaristen

Die Kommunikation zwischen dem Boarding Team und der NORDIC nach dem Eintreffen des Teams auf der GLORY AMSTERDAM gestaltete sich zeitweise schwierig. Es existieren offenbar keine standardisierten Verfahren im Hinblick auf die erste Kontaktaufnahme und den insoweit zu nutzenden Funkkanal. Außerdem erwecken die Aufzeichnungen des Funkverkehrs wiederholt den Eindruck, dass die Reichweite der vom Boarding Team mitgeführten Handfunkgeräte unzureichend war.

Auch im Hinblick auf die Kommunikation des Boarding Teams mit dem HK existieren offenbar keine standardisierten Vorgaben. Dies wurde insbesondere anlässlich der Funkkontakte zwischen der NORDIC und dem Boarding Team um **18:37 Uhr** und **18:41 Uhr** deutlich. In deren Ergebnis verständigten sich beide Seiten darauf, dass es bezüglich des weiteren Informationsaustausches zwischen dem Boarding Team und dem HK das Beste wäre, wenn das Boarding Team mit dem HK zur Vermeidung von Informationsverlusten direkt mittels des privaten(!) Mobiltelefons des Leiters des Boarding Teams kommuniziert.

4.2.8 Hieven oder Slippen der Anker als Mittel zur Krisenbewältigung

4.2.8.1 Vorbemerkungen

Sowohl am Unfalltag, mehr aber noch in der anschließenden öffentlichen Diskussion der Ursachen für das Scheitern der Versuche, das Stranden der GLORY AMSTERDAM zu verhindern, stand die Frage im Zentrum, warum der Havarist sich aus seiner hilflosen Lage (= unaufhaltsames Driften in Richtung Flachwasser mit zwei ausgebrachten Ankern) nicht einfach dadurch befreite, dass er seine Anker hievte oder sich von diesen trennte, um anschließend mit seiner funktionierenden Antriebsmaschine und intaktem Ruder ungehindert Kurs auf die offene See zu nehmen (= Frage (1); siehe unten **Abschnitt 4.2.8.3**).

In diesem Zusammenhang war für die BSU im Übrigen anfänglich ebenfalls nicht nachvollziehbar, warum die V kz diesen – jedenfalls auf den ersten Blick sehr naheliegenden - Lösungsansatz zwar bereits in sehr frühen Funkkontakten zum Havaristen um **06:18 Uhr** und noch konkreter um **07:19 Uhr** unverbindlich thematisierte, ihn dann aber erst um **15:48 Uhr**, also erst als Ultima Ratio nach dem Brechen der Schleppverbindung wiederaufgriff, und nunmehr sogar in Form einer verbindlichen Schifffahrtspolizeiliche Verfügung an den Havaristen adressierte. Auch das HK hatte bis zu diesem Zeitpunkt darauf verzichtet, die V kz insoweit zum Tätigwerden aufzufordern (= Frage (2); siehe unten **Abschnitt 4.2.8.2**).

Die Untersuchungen der BSU ergaben, dass im Hinblick auf die genannten Fragen (1) und (2) höchstwahrscheinlich sehr unterschiedliche, aber gleichwohl ineinandergreifende Aspekte eine maßgebliche Rolle spielten.

4.2.8.2 Zurückhaltung der Vkz / des HK bzgl. der Verfügung an den Havaristen, seine Anker zu hieven bzw. zu slippen

Ausgangspunkt dafür, dass die Vkz die am frühen Morgen angedachte Idee, dass sich der Havarist durch das Hieven oder Slippen seiner Anker aus seiner misslichen Situation befreien könnte, über mehrere Stunden nicht mehr weiterverfolgte, dürften höchstwahrscheinlich sprachliche und inhaltliche Defizite in der Kommunikation zwischen der Vkz und dem Havaristen gewesen sein. Die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM hatte der Vkz um **06:18 Uhr** ausdrücklich mitgeteilt, dass sie die Anker nicht hieven könne. Auf die explizite Frage nach der Möglichkeit des Slippens der Anker, die die Vkz um **07:19 Uhr** an den Havaristen gerichtet hatte, antwortete die Schiffsführung des Havaristen erneut verneinend, wobei aber – wenn man den fraglichen Funkspruch objektiv betrachtet – tatsächlich unklar blieb, ob die Antwort sich wirklich auf die Unmöglichkeit eines Slippens der Anker oder lediglich auf die Unmöglichkeit des Hievens derselben bezog.

Die Vkz akzeptierte die negative Antwort des Havaristen aber jedenfalls ohne diese weiter zu hinterfragen und unternahm in den folgenden Stunden keine weiteren Versuche mehr, den Lösungsansatz „Hieven oder Slippen der Anker“ erneut gegenüber dem Havaristen ins Gespräch zu bringen.

Sowohl die NORDIC als auch die Vkz und letztlich sogar das Boarding Team Ostsee übernahmen im weiteren Verlauf des Tages die These, dass seitens des Havaristen ein Hieven/Slippen der Anker ausdrücklich ausgeschlossen worden sei.

Dem Havaristen wurde als Motiv für seine Abwehrreaktion – ohne dass seine Schiffsführung dies tatsächlich geäußert hätte – einerseits unterstellt, er wolle keine Besatzungsmitglieder auf die Back schicken. Andererseits wurde der Verdacht formuliert, dass für die GLORY AMSTERDAM das Opfern der Anker aus wirtschaftlichen Gründen keine Handlungsoption dargestellt habe.

Unverständlich bleibt für die BSU, warum die Vkz und im Weiteren das HK die (mutmaßliche) Verweigerungshaltung des Havaristen im vorgenannten Sinne über Stunden hinweg akzeptierten, obwohl es – jedenfalls aus Sicht der Vkz und des HK – keine zwingenden Gründe dafür gab. Diese Frage stellt sich umso mehr, wenn man bedenkt, dass die Vkz nach dem Brechen der Schleppleine plötzlich keine „Skrupel“ mehr hatte, dem Havaristen mittels einer Schifffahrtspolizeilichen Verfügung die unbedingte Verpflichtung aufzuerlegen, seine Anker zu opfern.

4.2.8.3 Motivlage der Schiffsführung des Havaristen

Die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM hatte am frühen Morgen festgestellt, dass es auch mittels Einsatzes der Hauptmaschine nicht gelang, das Driften des Schiffes zu verhindern. Aus ihrer Sicht war es daher eine folgerichtige Konsequenz, ein Hieven oder Slippen der Anker (soweit dies technisch überhaupt möglich war), also einen Verzicht auf das einzig verbliebene Mittel, um das Driften zumindest zu verlangsamen, nicht ernsthaft in Betracht zu ziehen. Vermutlich ging die

Schiffsführung des Havaristen davon aus, dass sie diesen Aspekt hinreichend deutlich in Richtung Vzk kommuniziert hatte bzw. dass man dort auf Basis der Beobachtung des äußeren Geschehens und der geführten Funkgespräche über die unzureichenden Manövrierfähigkeiten der GLORY AMSTERDAM im Bilde war.

4.2.9 Manövrierfähigkeit der GLORY AMSTERDAM

Die von dem Schiffbauexperten Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger und dem Schiffsmaschinenbauexperten Prof. Dr.-Ing. Friedrich Wirz auf Basis der technischen Daten der GLORY AMSTERDAM, der detaillierter Wind- und Seegangsinformationen und der VDR-Daten des Havaristen im Auftrag der BSU angestellten Überlegungen und insbesondere computergestützte Berechnungen haben zu eindeutigen Ergebnissen geführt. Demnach war es am Unfalltag so, dass die GLORY AMSTERDAM mit der ihr zur Verfügung stehenden Maschinenkraft nicht in der Lage war, den von außen auf das Schiff einwirkenden Kräften wirksam zu begegnen. Auch die ebenfalls den geltenden Bauvorschriften entsprechende Ankervorrichtung war nicht dafür ausgelegt, ein Driften des Schiffes unter den gegebenen äußeren Bedingungen verhindern zu können.

Prof. Dr.-Ing. Krüger betonte in einem persönlichen Gespräch mit dem Untersucherteam der BSU, dass das Risiko der Untermotorisierung von Handelsschiffen in der Zukunft wahrscheinlich noch deutlich ansteigen wird. Hintergrund hierfür sind die zunehmenden strenger werdenden, international verbindlichen Abgasnormen für Schiffe. Diese können in Ermangelung anderer technischer Lösungsmöglichkeiten kurz- und mittelfristig im Wesentlichen nur durch eine Reduzierung der Leistung der Hauptmaschine des Schiffes erfüllt werden.

Der Schiffbauexperte verwies in diesem Zusammenhang auf eine aktuelle Initiative von neun internationalen Schifffahrtsvereinigungen, die unter der Führung der International Chamber of Shipping (ICS)⁹² gegenüber der IMO ihre Besorgnis zum Ausdruck gebracht haben, dass deren Bemühungen zur Steigerung der Schiffseffizienz zu einem Sicherheitsproblem werden könnten. Hauptsorge ist dabei, dass die Leistung der Hauptmaschine im Notfall unter Umständen nicht mehr ausreicht, um beispielsweise in schwerer See navigieren zu können.

In einem Artikel des internationalen maritimen Nachrichtenmagazins „TradeWinds“ vom 7. September 2018 heißt es hierzu wörtlich:

“Dropping minimum power risks „making ship safety optional“

Shipping’s largest, most diverse lobby group says IMO proposals to amend the Marpol convention as part of an energy-efficiency drive are an “unacceptable dilution of safety requirements”.

Nine associations headed by the International Chamber of Shipping (ICS) are speaking out amid concern that efforts to create more fuel-efficient ships will result in underpowered vessels that are unable to handle emergency situations or extreme heavy seas.

⁹² Interessenverband von Reedereien und Schiffsbetreibern aus der gesamten Welt, der insgesamt mehr als 80 Prozent der weltweit existierenden Schiffstonnage repräsentiert.

They claim that the proposed amendments to Marpol Annex VI would in effect remove the 2013 interim guidelines on minimum power that were introduced as part of the IMO's Energy Efficiency Design Index (EEDI) requirements to improve fuel efficiency.

The latest changes have been proposed because of technical evidence that under current EEDI-parameters, ship owners will not be able to meet the efficiency-targets.

Fewer emissions

The interim guidelines were introduced because it was feared ship designers would simply reduce installed power to achieve the efficiency targets set out in die EEDI. The index rates ship efficiency based on a calculation that considers the ratio of installed power and cargo carried. Ships with lower installed power burn significantly less fuel and so produce fewer emissions.

Should the amendments be passed, "the only regulatory requirement addressing minimum power would be removed", the lobby group said.

"There would be no regulatory requirement to provide a minimum level of power to manoeuvre safely in adverse conditions and as a result, inter alia, no guidance as to what level of reserve power should be provided."

"Ship safety should not be optional. All ships should be required to be provided with defined levels of minimum power in order to manoeuvre safely in adverse conditions."

The group has submitted a paper for consideration at next month's IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) meeting in London.

"The co-sponsors consider that the levels of minimum power required by the 2013 interim guidelines are sufficient to ensure that ships are provided with a safe level of installed power and that they must be retained until work to develop final guidelines is completed", the paper said.

The lobby group suggests that the IMO has chosen to remove the interim guidelines from Marpol Annex VI because the working group that is drawing up the final guidelines has uncovered difficulties and complexities in the process.

If adopted, the amendments would make safety an "optional" consideration for ship designers, the group warns.

It regards a minimum power requirement as a safety matter that should be considered by the IMO's Maritime Safety Committee rather than the MEPC, which is more involved with improvements in emissions performance.

The MSC does not meet again until next year.

The industry submission is backed by the ICS, the World Shipping Council, Intertanko, the Independent Parcel Tankers Association, the Royal Institution of Naval Architects, the international Transport Workers' Federation, the Nautical Institute, Bimco and Intercargo."

Deutsche Übersetzung der BSU:

„Wegfall der minimalen Antriebsleistung birgt das Risiko, dass die Schiffssicherheit zu einer Option wird“

Die größte und vielfältigste Lobbygruppe der Schifffahrt ist der Meinung, dass die Vorschläge der IMO zur Änderung des MARPOL-Übereinkommens als Teil eines energieeffizienten Antriebs eine „inakzeptable Abschwächung der Sicherheitsanforderungen darstellen“.

Neun von der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS) geleitete Verbände, äußern angesichts wachsender Bedenken, dass die Bemühungen, mehr kraftstoffeffiziente Schiffe zu bauen, zu untermotorisierten Schiffen führt, die nicht in der Lage sind, mit Notsituationen oder schwerer See zurechtzukommen.

Sie behaupten, dass die vorgeschlagenen Änderungen zu Anhang VI des MARPOL Übereinkommens die vorläufigen Richtlinien von 2013 über die minimale Antriebsleistung, die als Teil der Anforderungen des Energie-Effizienz-Index zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz eingeführt wurden, praktisch aufheben würden.

Die letzten Änderungen wurden vorgeschlagen, weil ein technischer Nachweis erbracht werden kann, dass Schiffseigner mit den aktuellen Energie-Effizienz-Konstruktions-Index-Parametern nicht in der Lage sein werden, den Effizienzzielen zu genügen.
Weniger Emissionen

Die vorläufigen Richtlinien wurden eingeführt, weil die Befürchtung bestand, Schiffskonstrukteure würden lediglich die Antriebsleistung reduzieren, um die im EEDI dargelegten Effizienzziele zu erreichen. Der Index schätzt die Effizienz von Schiffen mittels einer Berechnung ein, die das Verhältnis Antriebsleistung und der beförderten Ladung betrachtet. Schiffe mit geringerer Antriebsleistung verbrennen erheblich weniger Kraftstoff und produzieren somit weniger Emissionen.

Sollten die Änderungen verabschiedet werden, so würde die einzige gesetzliche Bestimmung aufgehoben, die sich mit der Mindestantriebsleistung befasst, führt die Lobbygruppe aus.

„Es würde keine gesetzliche Bestimmung geben, die eine Mindestantriebsleistung vorsieht, um unter ungünstigen Bedingungen sicher zu manövrieren und würde unter anderem dazu führen, dass es keine Richtlinie darüber gäbe, welche Reserve-Antriebsleistung vorgehalten werden sollte.“

„Schiffssicherheit sollte keine Option sein. Für alle Schiffe sollte die Mindestantriebsleistung festgelegt werden, damit sie in ungünstigen Bedingungen sicher manövrieren können.“

Die Gruppe hat ein Papier zur Erörterung in der im nächsten Monat stattfindenden Sitzung des Marine Environment Protection Committee (MEPC) in der IMO in London eingereicht.

Das Papier sagt: „Die Mit-Sponsoren halten die von den vorläufigen Richtlinien von 2013 geforderte Mindestantriebsleistung für ausreichend, um sicherzustellen, dass Schiffe mit einer sichereren Antriebsleistung versehen sind und dass diese beibehalten werden müssen, bis die Arbeit zur Entwicklung abschließender Richtlinien beendet ist.“

Die Lobbygruppe vermutet, dass die IMO sich zur Aufhebung der vorläufigen Richtlinien des Anhangs VI, MARPOL, entschieden hat, da die Arbeitsgruppe, die die abschließenden Richtlinien erarbeitet, die Schwierigkeiten und Komplexität erkannt hat.

Wenn diese Änderungen verabschiedet werden, würden sie die Sicherheit zu einer „optionalen“ Erwägung für die Schiffskonstruktoren machen, warnt die Gruppe.

Sie erachtet die an die Mindestantriebsleistung gestellten Anforderungen für eine Angelegenheit, die eher im Maritime Safety Committee (MSC), welches mehr in Verbesserungen der Emissionsleistung involviert ist, erörtert werden sollte, als in MEPC.

MSC wird sich erst nächstes Jahr wieder treffen.

Die Vorlage der Industrie wird durch die ICS, das World Shipping Council, Intertanko, die Independent Parcel Tankers Association, die Royal Institution of Naval Architects, die International Transport Workers' Federation, das Nautical Institute, Bimco und Intercargo unterstützt."

5 Schlussfolgerungen

5.1 Äußerliche Erkennbarkeit der als Notschlepper eingesetzten Fahrzeuge; Verwendung des Begriffes „Boarding Team“

Für die BSU steht es außer Frage, dass die Schiffsführung der GLORY AMSTERDAM am Unfalltag trotz aller Erklärungsversuche der Vcz und der NORDIC große Zweifel im Hinblick auf den Status des Schleppers NORDIC hatte. Es stand offensichtlich die große Sorge im Raum, dass es sich bei der NORDIC um einen privaten Bergungsschlepper handeln könnte. Diese Sorge wurde noch verstärkt, als – aus Sicht des Havaristen vollkommen überraschend – die Ankunft eines so gen. Boarding Teams angekündigt wurde.

Nach Auffassung der BSU ist es in tatsächlicher Hinsicht sehr einfach möglich, die derzeit zweifellos bestehende Verwechslungsgefahr eines Notschleppers mit einem kommerziellen Bergungsschlepper wirksam zu beseitigen. Die NORDIC sowie die übrigen vom Bund gecharterten und in dessen Auftrag als Notschlepper eingesetzten Fahrzeuge müssten hierzu lediglich - analog der diesbezüglichen Vorgehensweise in anderen Staaten - mit dem gleichen Farbanstrich und den gleichen Beschriftungen versehen werden, wie die im Bundeseigentum stehenden Fahrzeuge der WSV.

Falls die derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen eine solche Maßnahme nicht zulassen sollten, kann die Konsequenz daraus aus Sicht der BSU nicht lauten, auf die entsprechende Farbgebung und Beschriftung zu verzichten. Vielmehr sollten die zuständigen Stellen, also die Verwaltung und/oder ggf. das Parlament in einem solchen Fall darauf hinwirken, dass die erforderlichen Rechtsgrundlagen schnellstmöglich geschaffen bzw. zielführend geändert werden.

Im fraglichen Kontext erscheint es aus Sicht der BSU im Übrigen dringend geboten, auch den Begriff „Boarding Team“, der im maritimen Sprachgebrauch regelmäßig für die Bezeichnung militärischer und militärähnlicher Kommandoeinheiten, bspw. zur Piratenabwehr verwendet wird⁹³, zu überdenken. Für den Adressaten der Ankündigung, dass ein „Boarding Team“ auf seinem Schiff abgesetzt werden soll,

⁹³ Vgl. insoweit im Übrigen die für sich sprechende Ergebnisliste der Bildersuche bei Google bei Eingabe des Begriffs „Boarding Team“.

kann sehr schnell der Verdacht aufkommen, dass der Einsatz eines solchen Teams darauf ausgerichtet sein könnte, das Kommando auf einem Schiff an sich zu reißen.

Aus Sicht der BSU wäre es sinnvoll, wenn bereits aus dem Namen des Teams abgeleitet werden könnte, dass sein Einsatz einem gemeinnützigen Ziel dient und im staatlichen Auftrag erfolgt. Dies könnte beispielsweise durch die Ersetzung des Namens „Boarding Team“ durch den Namen „German Emergency Assistance Team“ erreicht werden.

5.2 Stationierung eines Boarding Teams Nordsee an Land

Die BSU hat bereits in dem am 29. Oktober 2018 veröffentlichten Untersuchungszwischenbericht zum schweren Seeunfall der GLORY AMSTERDAM auf Folgendes hingewiesen:

„Im Ergebnis der Untersuchungen der BSU steht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit fest, dass es nicht zu der Strandung der GLORY AMSTERDAM gekommen wäre, wenn rechtzeitig ein Boarding Team an Bord des Havaristen für eine klare und eindeutige Kommunikation zwischen dessen Schiffsführung einerseits und dem Notschlepper NORDIC sowie dem HK und der Vtz andererseits gesorgt hätte. Vor allem aber hätte das Boarding Team in Ausübung der ihm im Notschleppkonzept zugewiesenen Aufgaben die Decksbesatzung bei der Ausführung der für die Herstellung einer funktionierenden Schleppverbindung erforderlichen seemännischen Handgriffe unterstützen und höchstwahrscheinlich insbesondere auch die verhängnisvolle, vollkommen falsche Festlegung des Befestigungspunktes der Schleppleine an Bord der GLORY AMSTERDAM verhindern können.

Ursächlich dafür, dass ein Boarding Team, nämlich das Team für die Ostsee, erst am späten Nachmittag und damit viel zu spät auf dem Havaristen abgesetzt werden konnte, um die einem solchen Team primär zugeordneten oben genannten Aufgaben zu erfüllen, war vor allem die Tatsache, dass es nicht gelungen war, das an Bord der NORDIC befindliche, für Einsätze im Bereich der Nordsee vorgesehene Team von dem Schlepper auf den Havaristen überzusetzen.

Das Scheitern der diesbezüglichen Bemühungen des zur NORDIC entsandten Hubschraubers der Bundespolizei ist aus Sicht der BSU eindeutig und ausschließlich auf die Auswirkungen des schweren Seegangs in Kombination mit den speziellen baulichen Gegebenheiten des Schleppers NORDIC zurückzuführen. Zu den heftigen Bewegungen der NORDIC in der aufgewühlten See und den daraus resultierenden Schwierigkeiten, den Windenhaken überhaupt innerhalb des räumlich sehr begrenzten Zugriffsbereichs der Decksbesatzung des Schleppers absenken zu können, kam die besondere Gefahr hinzu, dass eine am Windenhaken hängende Person beim Aufwischen gegen Bauteile der sehr heftig im Seegang rollenden und stampfenden NORDIC hätte geschleudert werden können, bevor sie eine insoweit unkritische Höhe über dem Fahrzeug erreicht hat.

Eine wirkungsvolle Änderung der baulichen Gegebenheiten an Bord der NORDIC – soweit sie schiffbaulich überhaupt in Betracht kommt – dürfte kurzfristig nicht möglich sein. Und selbst wenn dies möglich wäre, so ist doch nicht gesichert, dass das Aufwischen des Boarding Teams bei schwerem Wetter in jedem Fall erfolgreich ist.

Das Unfallgeschehen hat aber klar und deutlich vor Augen geführt, wie wichtig die schnellstmögliche Verfügbarkeit eines Boarding Teams an Bord eines Havaristen ist. Daher kann die Konsequenz nur darin bestehen, ein Boarding Team auch für den Bereich der

Nordsee kumulativ an Land – im Optimalfall im Bereich des Stützpunktes der für die maritime Notfallvorsorge vorgesehenen Bundespolizeihubschrauber in Fuhlendorf – zu stationieren. Von dort aus könnte das Boarding Team ohne jeglichen Zeitverlust direkt zum Havaristen befördert werden."

Es wurde die folgende Vorab-Sicherheitsempfehlung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gerichtet:

„Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) sieht im Ergebnis der Untersuchung des schweren Seeunfalls der GLORY AMSTERDAM dringenden Handlungsbedarf, um der Gefahr neuer Seeunfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass vorzubeugen. Sie empfiehlt daher dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in dessen Eigenschaft als fachlich für die von der Bundesrepublik Deutschland in Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“ und des darin enthaltene Notschleppkonzeptes übernommenen Aufgaben zuständigem Ministerium Folgendes:

Für den Bereich der NORDSEE sollte kurzfristig ein Boarding Team an Land, im Optimalfall im Bereich des Stützpunktes der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf dauerhaft stationiert werden.“

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in einer Pressemitteilung am 28. Dezember 2018 mitgeteilt, dass ab dem 1. Januar 2019 am Flughafen Nordholz/Niedersachsen ein zusätzliches, landgestütztes Boarding Team für maritime Notfalleinsätze bereitsteht. Die oben zitierte Vorab-Sicherheitsempfehlung der BSU wurde somit zwischenzeitlich umgesetzt.⁹⁴

5.3 Briefing Boarding Team

Das Briefing des Boarding Teams, d. h. eine den Einsatz betreffende Besprechung vor dem Absetzen des Teams auf dem Havaristen ist aus Sicht der BSU ein wichtiger Faktor im Hinblick auf ein erfolgreiches Zusammenwirken des Teams mit dem Notschlepper im Rahmen der Herstellung einer Schleppverbindung. Im Übrigen ist es auch aus Gründen der Eigensicherung des Teams erforderlich, dieses rechtzeitig über die Gegebenheiten, auf die das Team an Bord des Havaristen treffen wird, zu unterrichten.

Soweit das Boarding Team direkt von dem vor Ort agierenden Notschlepper zum Havaristen transferiert wird, kann davon ausgegangen werden, dass das Team beim Verlassen des Notschleppers einen aktuellen Sachstand hat und dieser sich in der kurzen Phase des Transfers zum Havaristen regelmäßig auch nicht mehr signifikant verändern wird.

Falls jedoch ein Boarding Team – wie im Fall der Havarie der GLORY AMSTERDAM geschehen – längere Zeit unterwegs ist, bis es den Havaristen erreicht, darf dies nicht dazu führen, dass das Team im Unklaren darüber gelassen wird, wie sich die Lage auf dem Schiff, auf das es abgesetzt werden soll, darstellt.

Die als Transporthubschrauber für Boarding Teams vorgesehenen Hubschrauber der Bundespolizei verfügen über diverse Kommunikationsmittel. Es besteht die technische Möglichkeit, Mitglieder des Boarding Teams an Bord des Hubschraubers

⁹⁴ Anm.: Vgl. hierzu auch die Ausführungen im Kap. 6.1.

an diesen Kommunikationsmitteln teilhaben zu lassen. Auf Basis dieser Möglichkeit sollte die Schiffsführung des jeweiligen Notschleppers bzw. ggf. ein OSC und/oder das HK mit dem in der Luft befindlichen Boarding Team kommunizieren und dieses für den bevorstehenden Einsatz so umfassend wie möglich briefen.

5.4 Kommunikationswege / Technische Ausstattung Boarding Team

Noch wichtiger als die Notwendigkeit, seitens des Notschleppers (und ggf. seitens eines OSC bzw. seitens des HK) mit dem auf dem Weg zum Havaristen befindlichen Boarding Team kommunizieren zu können, ist es, dass das Boarding Team während seines Einsatzes auf dem Havaristen uneingeschränkt mit den oben genannten Stellen Informationen austauschen und die erforderlichen Aktivitäten besprechen kann.

Die Untersuchung der diesbezüglichen Umstände am Unfalltag hat gezeigt, dass das Boarding Team Ostsee nach dem Absetzen auf der GLORY AMSTERDAM einige Schwierigkeiten damit hatte, kontinuierlich mit der NORDIC zu kommunizieren. Es existierten keine standardisierten Verfahren hinsichtlich der zu nutzenden Funkkanäle. Außerdem verfügten die Handfunkgeräte des Boarding Teams offenbar nicht über die erforderliche Reichweite.

Die mangelhafte Ausstattung des Boarding Teams gipfelte darin, dass dessen Leiter für den nach der Strandung des Havaristen erforderlichen direkten Informationsaustausch mit dem HK gezwungen war, auf sein - mehr oder weniger zufällig - mitgeführtes privates Mobiltelefon zurückzugreifen.

Für die BSU ergibt sich aus den genannten Umständen die Notwendigkeit, im Hinblick auf die Kommunikation zwischen dem Notschlepper (und/oder OSC/HK) einerseits und dem Boarding Team andererseits einen Verfahrensablauf zu entwickeln und zu implementieren, der es beiden Seiten ermöglicht, umgehend Kontakt miteinander aufzunehmen und diesen aufrechterhalten zu können, sobald und solange das Boarding Team sich an Bord des Havaristen aufhält.

In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, das Boarding Team mit den erforderlichen technischen Gerätschaften auszustatten. Hierzu gehören aus Sicht der BSU reichweitenstarke Handfunkgeräten und mindestens zwei Satellitentelefone.

Ferner sollte, um dem Boarding Team diejenigen Tätigkeiten an Bord des Havaristen zu erleichtern, die darauf ausgerichtet sind, Informationen zu beschaffen und weiterzuleiten, zur Ausrüstung des Teams ein internetfähiges, stoßfestes und zumindest spritzwassergeschütztes Netbook gehören.

5.5 Briefing des Havaristen

Die Besatzung der GLORY AMSTERDAM hatte große Schwierigkeiten, die aus seemännischer Sicht erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, um eine Schleppverbindung herzustellen. Das insoweit unbedingt erforderliche konstruktive Zusammenwirken mit dem Notschlepper funktionierte nicht in der gebotenen Art und Weise.

Die modernen, satellitengestützten Kommunikationsmittel an Bord der Handelsschiffe eröffnen bereits seit einigen Jahren die Möglichkeit, via Telefax und ggf. sogar via E-Mail Textdokumente an Schiffe zu senden.

Im Hinblick auf den Einsatz eines Notschleppers bietet es sich an, diese Kommunikationsmöglichkeiten zu nutzen, um dem Havaristen Informationsmaterial zu übermitteln. Das fragliche Dokument sollte neben rechtlichen Hinweisen zum Agieren des Notschleppers und ggf. eines Boarding Teams insbesondere prägnante Beschreibungen der für die Herstellung einer Notschleppverbindung erforderlichen Schritte enthalten. Optimal wäre es, wenn das Dokument in den in der Seefahrt am meisten verbreiteten Sprachen verfügbar ist, so dass vom Notschlepper die für die Schiffsführung des Havaristen am ehesten verständliche Variante übermittelt werden kann.

5.6 Sachliche Ausstattung des HK

Für die BSU stellt es einen problematischen Zustand dar, dass eine Institution, die nach einem Seeunfall oder im Zuge einer komplexen Havarie das Krisenmanagement koordinieren soll, wesentliche Informationen zum aktuellen Sachstand lediglich per Telefon oder ggf. per Telefax oder E-Mail erhält und auch ihrerseits auf diese Kommunikationsmittel beschränkt ist.

Die Untersuchung des Seeunfalls der GLORY AMSTERDAM hat eindrucksvoll vor Augen geführt, dass eine limitierte Informationsbasis zu gravierenden Fehleinschätzungen führen kann.

Zwar kann das HK zur Informationsgewinnung neben den o. g. Kommunikationsmitteln die internetbasierte Anwendung „TD-Web“ und das Vorsorgeprogramm „VPS“ nutzen und hieraus Erkenntnisse über das Geschehen, bspw. auf der Grundlage von bestimmten AIS- und Radarinformationen, am Unfallort gewinnen. Die genannten Werkzeuge weisen jedoch systembedingte Schwächen u. a. im Hinblick auf die verfügbare Detailtiefe und Aktualität bzw. Aktualisierungsrate auf.

Die BSU hält es für unverzichtbar, dass das HK schnellstmöglich einen direkten Zugriff auf *sämtliche* seitens der WSV verfügbare AIS-Daten und Radarbilder erhält. Auf Basis des aktuellen Standes der Technik und der beim MSZ eingehenden umfangreichen AIS- und Radarrohdaten trüge es in diesem Sinne zu einer deutlichen Verbesserung der Arbeitsfähigkeit des HK bei, wenn dieses mit einer vom Internet unabhängigen ECDIS-Anlage ausgestattet würde, in die die AIS- und Radardaten implementiert werden. Insbesondere eine exakte Lagedarstellung und die taktische Einsatzplanung würden dadurch signifikant vereinfacht.

Außerdem müssen unverzüglich die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen bzw. diese, soweit damit bereits begonnen wurde, abgeschlossen werden, damit das HK tatsächlich passiv und aktiv mit dem ihm am 2. Mai 2016 von der Bundesnetzagentur zugeteilten Funkrufnamen „German Maritime Emergency Command“ auf den zugehörigen Frequenzen am UKW-Funkverkehr im deutschen Küstenmeer teilnehmen kann. Dem besonderen Sinn und Zweck des Agierens des HK, also der Einsatzleitung bei komplexen Schadenslagen trägt es dabei selbstverständlich nicht hinreichend Rechnung, wenn die ihm eingeräumte Möglichkeit, als Küstenfunkstelle

zu fungieren, im Hinblick auf die aktive oder passive Nutzung bestimmter Funkkanäle technisch oder rechtlich limitiert wird.

Soweit es bezüglich des Zugangs zu den AIS- und Radardaten und zum UKW-Funkverkehr (sicherheits-)technische oder rechtliche Hinderungsgründe gibt, müssen diese von den zuständigen Stellen dringend beseitigt werden.

5.7 Personelle Ausstattung des HK

Die Möglichkeiten des HK, seine Koordinationsfunktion am Unfalltag vollumfänglich auszuüben, waren zweifellos dadurch beeinträchtigt, dass dessen Havariestab selbst nicht am Ort des Geschehens vertreten war, sondern seine Entscheidungen auf der Basis von indirekten Informationen treffen musste, in denen, für das HK nicht erkennbar, zum Teil subjektive Bewertungen mit Tatsachenbeschreibungen vermischt worden waren.

Für die Schiffsführung der NORDIC bedeutete demgegenüber die Überbürdung der Funktion des OSC eine zusätzliche Belastung.

Der BSU wurde vom HK erläutert, dass die Entsendung eines zum Personalstamm des HK gehörenden, entsprechend qualifizierten OSC nicht möglich war, weil die personellen Ressourcen dies am Unfalltag nicht zuließen.

Zur Sicherstellung der einsatzkritischen Funktion des OSC sollte das HK personell unbedingt in die Lage versetzt werden, dauerhaft die OSC-Funktion im Einsatzfall selbst durchführen zu können.

Bei vergleichbaren Funktionen an Land untersteht dem Einsatzleiter vor Ort für die Kommunikation mit den Einsatzkräften sowie der Dokumentation seiner Entscheidungen und Maßnahmen sogar eine Führungsgruppe. Auch dem OSC des HK sollte mindestens ein Führungsassistent zusätzlich taktisch zugeordnet werden.

5.8 Rechtliche Befugnisse des HK

Die BSU sieht es im Rahmen der Untersuchung des Seeunfalls der GLORY AMSTERDAM nicht als ihren gesetzlichen Auftrag an, die für die Zuständigkeiten und Befugnisse des Havariekommandos maßgeblichen rechtlichen Besonderheiten, namentlich die HK-Vereinbarung und deren verfassungsrechtlichen Kontext und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für das Zusammenwirken des HK mit den Einrichtungen der GDWS (einschließlich der von dieser gecharterten Notschlepper) im Detail zu analysieren oder zu bewerten.

Aus Sicht der BSU ist es aber jedenfalls kritikwürdig, dass das HK nach Übernahme der Einsatzleitung einerseits das gesamte Krisenmanagement koordinieren soll, aber andererseits bisher über keinerlei schiffahrtspolizeiliche Befugnisse verfügt. Im Hinblick auf jede einzelne an den Havaristen zu richtenden Anordnung ist es also erforderlich, dass das HK die Vzk um ein entsprechendes Tätigwerden ersuchen muss.

Berücksichtigt man, dass das HK auf Grund des bisher fehlenden bzw. unzureichenden Zugriffs auf AIS-, Radar- und Funkkommunikation nicht über eine

mit den Gegebenheiten in den Verkehrszentralen vergleichbare Informations- und Kommunikationsgrundlage verfügt, ist es geradezu folgerichtig, dass man dieser Institution das scharfe Schwert der Schifffahrtspolizeilichen Verfügung bisher nicht zubilligt.

Sobald das HK uneingeschränkten Zugang zu den fraglichen Informations- und Kommunikationsmitteln erhält, ist es jedoch aus Sicht der BSU nicht vollkommen abwegig, diese Institution im Havariefall mit einer zeitlich und räumlich begrenzten schifffahrtspolizeilichen Befugnis auszustatten, um das HK u. a. in die Lage zu versetzen, direkt schifffahrtspolizeilich auf die Schiffsführung eines Havaristen einwirken zu können. Dadurch könnten Übertragungsfehler und unnötige Zeitverluste vermieden werden. Außerdem stünde der Schiffsführung eines Havaristen nur ein einziger, eindeutig zuständiger behördlicher Ansprechpartner gegenüber.

Der BSU ist allerdings bewusst, dass sich eine solche partielle Übertragung schifffahrtspolizeilicher Befugnisse des Bundes auf das HK möglicherweise dogmatisch nur schwer in das rechtliche Konstrukt der geltenden oder einer zu überarbeitenden HK-Vereinbarung einpassen lässt. Hinzu kommt das Problem, dass in jedem Falle sichergestellt werden müsste, dass die Verkehrszentralen ihrer Verantwortung für den Umgebungsverkehr weiterhin uneingeschränkt gerecht werden können.

Die vorstehend angedeuteten Argumente verdeutlichen, dass es zwar einerseits durchaus gute Gründe für eine Übertragung schifffahrtspolizeilicher Befugnisse auf das HK gibt, andererseits aber auch die Vorbehalte gegen einen solchen Schritt berechtigt sind.

Aus Sicht der BSU sollte das BMVI daher unter Einbeziehung der Partner der HK-Vereinbarung, der GDWS und des HK eine Untersuchung initiieren, um abschließend möglichst einvernehmlich zu beurteilen, ob bzw. inwieweit es in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht zweckmäßig wäre, dem HK (limitierte) schifffahrtspolizeiliche Befugnisse zu übertragen.

5.9 Zugriffsmöglichkeiten des HK auf Fahrzeuge der GDWS

Das Notschleppkonzept sieht vor, dass neben den vom Bund gecharterten Notschleppern auch die Mehrzweckschiffe der WSV als Notschlepper eingesetzt werden können. Das HK hat der BSU mitgeteilt, dass es keinen Einfluss und kein Mitspracherecht habe, wenn seitens der GDWS bzw. seitens des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) entschieden wird, ein Mehrzweckschiff für Reparaturen oder Wartungsmaßnahmen vorübergehend aus der Fahrt zu nehmen.

Soweit eine solche Maßnahme kurzfristig erforderlich ist bzw. nur wenige Tage dauert, ist es aus Sicht der BSU vertretbar, insoweit auf eine Abstimmung zwischen der GDWS und dem HK zu verzichten. Wenn ein WSV-Mehrzweckschiff allerdings mehrere Wochen oder gar Monate nicht als Notschlepper zur Verfügung steht, sollte die GDWS bzw. das zuständige WSA das HK rechtzeitig informieren.

Planmäßige Wertzeiten sollten nicht im Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März) durchgeführt werden, da hier die Eintrittswahrscheinlichkeit für Sturmweatherlagen und damit Notschleppsituationen am höchsten ist. Sind gleichwohl längerer Werftaufenthalte erforderlich, sollte von den zuständigen Stellen erwogen werden, vorübergehend und zumindest im Winterhalbjahr als Ersatz einen weiteren privaten Schlepper zu chartern.

5.10 Zusammenarbeit HK / GDWS

Die Untersuchung der BSU hat neben den oben bereits gesondert dargestellten Aspekten „Befugnisse des HK“ und „Modalitäten des Zugriffs auf WSV-Fahrzeuge“ in weiteren Bereichen deutlich gemacht, dass die Institutionen HK einerseits und GDWS andererseits zum Teil auch sehr unterschiedliche Sichtweisen im Hinblick auf die technischen Anforderungen des HK und deren Umsetzung durch die GDWS haben. Für die BSU leitet sich aus diesen Divergenzen die zwingende Notwendigkeit ab, dass das HK und die GDWS ihre Zusammenarbeit grundsätzlich optimieren müssen. Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollte es in seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde der GDWS und als Vertragspartner der HK-Vereinbarung obliegen, die divergierenden Sichtweisen zusammenzuführen und/oder etwaige Meinungsverschiedenheiten soweit diese nicht in einem überschaubaren Zeitraum bilateral gelöst werden können, aber für die optimale Funktionsfähigkeit des HK unverzichtbar sind, zügig aufzulösen.

5.11 Manövrierfähigkeit großer Schiffe vs. Umweltauflagen

Der von der BSU eingeschaltete Schiffbauexperte hat nachgewiesen, dass die GLORY AMSTERDAM auf Grund ihrer baulichen Gegebenheiten und ihrer relativ schwachen Motorisierung am Unfalltag nicht in der Lage war, den auf das Schiff einwirkenden Kräften wirksam begegnen zu können. Er hat im Übrigen auf Basis seiner jahrelangen wissenschaftlichen Befassung mit dem Thema erläutert, dass die immer strenger werdenden Umweltauflagen zwangsläufig dazu führen, dass immer leistungsärmere (weil derzeit nur dadurch signifikant umweltfreundlichere) Motoren in die Schiffe eingebaut werden. Folge hiervon sei, dass die mehr und mehr untermotorisierten Schiffe unter Umständen nicht mehr in der Lage sind, unter allen auf See vorkommenden Bedingungen sicher manövrieren zu können.

Auch die weltweite Schifffahrtsindustrie sieht diese Entwicklung mit großer Sorge und hat sich im September 2018 mit einem Papier an die IMO gewandt, in dem diese auf die Gefahren ihrer Politik hingewiesen wurde.

Es hätte den Rahmen der Untersuchung der BSU gesprengt, sich mit dem fraglichen Thema vertieft und unter Beachtung sämtlicher Expertenmeinungen auseinanderzusetzen und darauf aufbauend eine abschließende Stellungnahme bzw. Sicherheitsempfehlung zu formulieren. Gleichwohl sind das Statement eines international anerkannten Schiffbauexperten und der gemeinsame, an die IMO gerichtete Appell von Verbänden der Schifffahrtsindustrie, die zusammen den Großteil der weltweiten Schiffstonnage repräsentieren, sowie nicht zuletzt der Unfall der GLORY AMSTERDAM, gewichtige Indizien dafür, dass die Maßnahmen zur Erreichung umweltpolitisch gewünschter Ziele derzeit faktisch vorrangig zu Lasten der Sicherheit von Schiffen gehen.

Das BMVI hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf des vorliegenden Untersuchungsberichtes betont, dass es dezidiert nicht der Auffassung sei, dass Umweltauflagen derzeit faktisch nur durch Untermotorisierung von Seeschiffen erfüllt werden könnten. Das Gegenteil sei der Fall. Das BMVI setze sich für eine IMO-Lösung ein, die genau dies vermeiden würde. Die „2013 interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions“ (Entschließung MEPC.232(65) sind laut BMVI Gegenstand kontroverser Diskussionen im Meeresumweltausschuss (MEPC). Die Verabschiedung endgültiger Regelungen scheitere derzeit vor allem daran, dass man sich nicht auf Definitionen widriger Wetterbedingungen einigen könne.

Deutschland habe gemeinsam mit anderen Staaten einen Vorschlag zu MEPC 73 eingereicht, mit dem Schiffen eine Antriebsreserve für widrige oder gefährliche Bedingungen ermöglicht werden könnte, die nur in solchen Situationen genutzt und nicht auf den Energie-Effizienz-Kennwert (EEDI) angerechnet werden soll. Die Umsetzung einer solchen Lösung würde es aus Sicht des BMVI erlauben, den EEDI auch weiterhin als zentrales Element zur Steigerung der Energieeffizienz zu nutzen.

Die BSU sieht es nicht als ihren gesetzlichen Auftrag an, zu prüfen und zu bewerten, welcher Weg wissenschaftlich als der beste angesehen werden kann, um dem fraglos bestehenden Problem zu begegnen. Die BSU erkennt im Übrigen an, dass das BVMVI in diesem Bereich bereits tätig geworden ist und international Verbesserungen anstrebt. Dennoch hält die BSU es für geboten, den Zielkonflikt, der sich aus den Erfordernissen eines größtmöglichen Umweltschutzes auf der einen Seite und der Notwendigkeit die sichere Manövrierbarkeit von Seeschiffen unter allen denkbaren Bedingungen zu gewährleisten, auf der anderen Seite, ergibt, zum Gegenstand vertiefter wissenschaftlicher Betrachtungen zu machen.

5.12 Abläufe an Bord der GLORY AMSTERDAM am Unfalltag

Die Untersuchung der BSU hat gezeigt, dass die Schiffsführung und die Decksbesatzung der GLORY AMSTERDAM am Unfalltag große Schwierigkeiten damit hatten, mit dem Notschlepper NORDIC konstruktiv zusammenzuarbeiten, um eine Notschleppverbindung herzustellen.

Ursächlich für die Schwierigkeiten waren die folgenden Faktoren:

- (1) Zweifel an der rechtlichen Einordnung des Agierens der NORDIC
- (2) Große psychische und physische Belastung der Mannschaft des Havaristen auf Grund der besonderen äußeren Umstände und der besonderen Gefahrensituation
- (3) Problematisches Manövrierverhalten der GLORY AMSTERDAM
- (4) Verständigungs- und Verständnisprobleme bei dem die Abläufe der Notschleppversuche betreffenden Informationsaustausch
- (5) Probleme bei der Ausübung seemännischer Handgriffe und Auswahl eines ungeeigneten Befestigungspunktes für die Schleppleine

Die genannten Aspekte können aus Sicht der BSU nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Vielmehr haben sie am Unfalltag zweifellos ineinandergegriffen, sich gegenseitig beeinflusst und auf diese Weise den Geschehensablauf

entscheidend mitgeprägt. Unabhängig von dieser gegenseitigen Bedingtheit der oben genannten Faktoren ist es für die BSU im Hinblick auf die Punkte (4) und (5) allerdings nur zum Teil nachvollziehbar, dass an Bord des Havaristen in seemännischer Hinsicht weitgehend konzeptlos agiert wurde, als es darum ging, eine Schleppverbindung herzustellen.

Das gemäß SOLAS Kapitel II-1 Regel 3-4 Nr. 2 verpflichtend für sämtliche Seeschiffe in der Auslandfahrt individuell zu erarbeitende Notschleppverfahren bzw. die diesbezüglichen zugehörigen Unterlagen (so gen. Emergency Towing Booklet; ETB) wurden an Bord des Havaristen am Unfalltag offensichtlich nicht beachtet. Diese Feststellung ergibt sich allein schon aus der Tatsache, dass für die Befestigung der Schleppleine ein vollkommen ungeeigneter Poller ausgewählt wurde und der Umgang mit der Schleppleine eklatant fehlerhaft war.

Hieraus ergibt sich aus Sicht der BSU die Notwendigkeit, das für die GLORY AMSTERDAM maßgebliche Notschleppverfahren auf seine Praxistauglichkeit hin zu überprüfen. Im Übrigen muss seitens des Schiffsmanagements sichergestellt werden, dass die Inhalte des ETB der Schiffsführung und den verantwortlichen Besatzungsmitgliedern bekannt sind und im Notfall berücksichtigt werden. Hierfür bietet es sich an, die operativen Abläufe – soweit dies im regulären Bordbetrieb möglich ist – zu trainieren, zumindest aber regelmäßig diesbezügliche Unterweisungen durchzuführen.

6 Durchgeführte Maßnahmen

6.1 Verfügung der GDWS

Die für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und insoweit insbesondere auch für schifffahrtspolizeiliche Grundsatzangelegenheiten zuständige Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) hat die BSU am 21. November 2018 über von ihr anlässlich der internen Aufarbeitung des Seeunfalls der GLORY AMSTERDAM durchgeführten Maßnahmen zur Reduzierung der Gefahren durch vertreibende Ankerlieger insbesondere von windungeschützten Reeden und Bereichen informiert. In diesem Zusammenhang wurde der Inhalt einer Verfügung übermittelt, die die GDWS am 8. November 2018 an die von ihr beaufsichtigten, für die Verwaltung der deutschen Seewasserstraßen zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter⁹⁵ gerichtet hat.

Die Verfügung der GDWS hat den folgenden Wortlaut⁹⁶:

„Maritime Verkehrssicherung

Grundsatzangelegenheiten und Betrieb der Verkehrszentralen Maßnahmen gegenüber Ankerliegern bei Sturmlagen

Hintergrund:

Am Morgen des 29.10.2017 vertrieb das auf Tiefwasserreede ankernde Massengutschiff Glory Amsterdam und strandete letztlich vor Langeoog. Auf politischer Ebene löste der Vorfall eine breite Diskussion über die Sicherheit der deutschen Küste sowie die zur Verfügung stehenden Maßnahmen aus. Grundsätzlich liegt die Verantwortung für das Schiff beim Kapitän. Dazu gehört auch die Entscheidung, ob mit dem jeweiligen Fahrzeug ein sicheres Ankern möglich ist. Eine in der Diskussion aufgebrachte Forderung ist der küstenferne Aufenthalt von Schiffen bei Sturmlagen. Allgemein stellt sich die Frage nach dem Umgang mit vor Anker liegenden Fahrzeugen bei Sturmlagen.

Im Rahmen der Maritimen Verkehrssicherung obliegt den Verkehrszentralen, Gefahren möglichst weit im Vorfeld zu erkennen und Maßnahmen zur Abwehr der Gefahren einzuleiten. Die einzuleitenden Maßnahmen sind dabei von dem zeitlichen Eintritt und der Schwere der Gefahr abhängig und gliedern sich gemäß VV-WSV⁹⁷ 2408 in der Eingriffsstufenleiter:

Erteilung von Verkehrsinformationen (in der Regel allgemeine Verbreitung von Informationen),

Erteilung von Verkehrsunterstützung (konkretes und unmittelbares Ansprechen der Schiffe) oder

⁹⁵ Anm.: Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter wiederum beaufsichtigen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich die für die Überwachung des Schiffsverkehrs auf den deutschen Seewasserstraßen zuständigen Verkehrszentralen.

⁹⁶ Hervorhebungen im Text entsprechenden der Originalvorlage.

⁹⁷ Anm. BSU: VV-WSV = Verwaltungsvorschrift der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Verkehrsregelnde Maßnahmen (konkrete Anweisungen).

Im Ergebnis der WSV-internen Untersuchung sind bei Sturmweatherlagen folgende Maßnahmen durch die Verkehrszentralen, insbesondere im Bereich windungeschützter Reeden sowie allgemein für Ankerlieger in windungeschützten Gebieten, umzusetzen:

kontinuierliche Überwachung der Ankerlieger auf Reede, auch technisch unterstützt (festgelegte Schwjokreise mit Alarmierung)

Sturm- / Orkanwarnungen sind als Sicherheitsmeldung gemäß Radio Regulations, chapter VII distress and safety communication, auf dem jeweiligen Traffic-Kanal der Verkehrszentrale auszustrahlen mit vorheriger Ankündigung auf UKW-Kanal 16

Wind-, Sturm- und Orkanwarnungen sind in der stündlichen Lagemeldung auszustrahlen

Bei Vorlage einer Sturm- oder Orkanwarnung und einer kontinuierlichen Windstärke von Beaufort 8 sind Ankerlieger auf den betreffenden Reeden konkret anzusprechen und auf die drohende Gefahr hinzuweisen (Verkehrsunterstützung durch Hinweise und Warnungen, d.h. Ansprechen der einzelnen Fahrzeuge) und hinsichtlich der bordseitig getroffenen Maßnahmen zu befragen

Bei erkennbaren konkreten Gefahren (u.a. Vertreiben eines Fahrzeuges) sind gemäß VV-WSV 2408 gefahrenabwehrende Maßnahmen einzuleiten (u.a. Kette stecken, zweiten Anker ausbringen, Schlepperunterstützung anweisen, Verlassen der Reede und Aufsuchen küstenfernerer Gebiete)

Gecharterte Notschlepper oder Mehrzweckschiffe sind grundsätzlich möglichst frühzeitig über vertreibende Fahrzeuge auf Reede und sich möglicherweise daraus entwickelnde Gefahrensituationen zu informieren.⁹⁸

Vorstehende Maßnahmen stellen eine Ergänzung der bereits etablierten und praktizierten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr dar.“

6.2 Organisatorische Maßnahmen des BMVI

6.2.1 Stationierung eines Boarding Teams Nordsee an Land / Verbesserung des Einsatzkonzeptes der Notschlepper

Das BMVI hat am 28. Dezember 2019 die folgende Pressemitteilung veröffentlicht:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) setzt sich fortlaufend dafür ein, die Seeschifffahrt auf Nord- und Ostsee, eines der meist befahrenen Reviere der Welt, noch sicherer zu machen. Ab 1. Januar 2019 wird es nun zwei Optimierungen geben: Am Flughafen Nordholz/Niedersachsen wird ein zusätzliches, landgestütztes Boardingteam für maritime Notfalleinsätze bereitstehen und das Einsatzkonzept der Notschlepper wird verbessert.

⁹⁸ **Hinweis:** Die BSU regt an, dass die GDWS das MLZ des HK in den Adressatenkreis der frühzeitig zu informierenden Stellen aufnimmt. Das HK hätte dadurch bspw. die Möglichkeit, einen Hubschrauber der maritimen Notfallvorsorge und ein landgestütztes Boarding Team bereits sehr frühzeitig vorsorglich in Bereitschaft zu versetzen, um im Einsatzfall wertvolle Zeit einzusparen.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

„Wir investieren weiter in die maritime Sicherheit auf Nord- und Ostsee. Die Sicherheitsempfehlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung sind dafür unverzichtbare Wegweiser. Das Maritime Sicherheitszentrum ist bereits international Vorbild für die Koordinierung der maritimen Einsätze und mit den Neuerungen zum Jahresbeginn 2019 tragen wir dazu bei, die Notfalleinsätze auf See noch effektiver zu machen.“

*Ab 1. Januar 2019 wird ein zusätzliches, landgestütztes Boardingteam am Flughafen Nordholz/Niedersachsen für maritime Notfalleinsätze bereitgestellt. Dies ermöglicht dem Havariekommando eine kürzere Reaktionszeit sowie mehr Einsatzoptionen bei der Bewältigung maritimer Notfälle auf der Nordsee. **Diese Maßnahme erfolgt als Reaktion auf den Seeunfall der GLORY AMSTERDAM vom 29. Oktober 2017 und dient auch der zeitnahen Umsetzung der Sicherheitsempfehlung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) vom 29. Oktober 2018.**⁹⁹*

Das zusätzliche, landgestützte Team der Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz (ARGE Küstenschutz) ergänzt die beiden bereits vorhandenen Boardingteams, die in Nord- und Ostsee den Notschleppern NORDIC und BALTIC zugeordnet sind. Ein Boardingteam besteht aus vier Seeleuten, die speziell für Notschleppereinsätze, zum Beispiel auf manövrierunfähigen oder verlassenen Schiffen, ausgebildet sind.

Ebenfalls zum 1. Januar 2019 wird das Einsatzkonzept der Notschlepper auf Nord- und Ostsee optimiert.

- Als schnellster und stärkster Notschlepper wird die NORDIC auf eine zentrale Position in der inneren Deutschen Bucht verlegt. Bei Sturm nimmt sie wie bisher ihre Position westlich von Helgoland ein.*
- Die BALTIC wird von ihrer bisherigen Position im Warnemünder Hafen auf eine Seeposition in der Nähe der Kadettrinne verlegt.*
- Die FAIRPLAY 25 wird bei Sturm von ihrem Liegeplatz im Hafen von Sassnitz auf eine Seeposition nördlich der Insel Hiddensee verlegt.“*

6.2.2 Personelle Ausstattung des HK

Das HK ist nach Auskunft des BMVI im Jahr 2018 auf der Grundlage der Ergebnisse einer Organisationsuntersuchung der Bundesaufgaben beim HK sowie des hierzu beim HK beschäftigten Bundespersonals personell aufgestockt worden. Unter anderem wurden zwei neue Mitarbeiter eingestellt, die derzeit zusätzlich zu dem HK-Personal, das gegenwärtig bereits die Funktion eines OSC wahrnehmen kann, eine entsprechende Ausbildung zum OSC erhalten. Dadurch kann das HK die OSC-Funktion selbst ausfüllen, sofern die Umstände des Einzelfalls einen Einsatz vor Ort zulassen und erforderlich machen.

⁹⁹ Anm.: Hervorhebung durch BSU.

6.3 Maßnahmen der Reederei der GLORY AMSTERDAM

Die Reederei hat anlässlich ihrer Stellungnahme zum Entwurf des Untersuchungsberichtes Folgendes mitgeteilt:

„Was die Sprachkenntnisse der Besatzung der GLORY AMSTERDAM angeht, hat die Reederei inzwischen die Beobachtungen der BSU zu den Englischkenntnissen der Schiffsbesatzung zur Kenntnis genommen und wird sich damit aktiv auseinandersetzen. Die Reedereiinspektoren sind gebeten worden, die Englischkenntnisse während der Bordinspektionen zu überprüfen und es wurde gegenüber den Crewing-Agenten betont, dass gute Kenntnisse der englischen Sprache unerlässlich bei der Auswahl neuer Rekruten sind.

Weiter können wir berichten, dass der Reeder der GLORY AMSTERDAM auch die Beobachtungen der BSU zu den seemännischen Fähigkeiten im Rahmen der Versuche, eine Schleppverbindung herzustellen, zur Kenntnis genommen hat. Da es sich um eine extreme Notsituation handelte, waren die von der Schiffsbesatzung – und anderen – zu bewältigenden Aufgaben durchgehend besonders anspruchsvoll und gefährlich und erforderten mehr als die gewöhnlichen seemännischen Fähigkeiten. Dennoch hat der Reeder die Beobachtung der BSU zur Kenntnis genommen und wird diese in sein laufendes Trainings- und Ausbildungsprogramm mit einbeziehen.“

7 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

7.1 BMVI

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als die fachlich für die Umsetzung des von der Bundesrepublik Deutschland beschlossenen Verkehrssicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“ und des darin enthaltenen Notschleppkonzeptes zuständige Stelle Folgendes:

7.1.1 Äußerliche Erkennbarkeit der als Notschlepper eingesetzten Fahrzeuge

Die NORDIC sowie die übrigen vom Bund gecharterten und in dessen Auftrag als Notschlepper eingesetzten Fahrzeuge sollten - analog der diesbezüglichen Vorgehensweise in anderen Staaten - mit dem gleichen Farbanstrich und den gleichen Beschriftungen versehen werden, wie die im Bundeseigentum stehenden Fahrzeuge der WSV.

Falls die derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen eine solche Maßnahme nicht zulassen, sollte das BMVI darauf hinwirken, dass die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen bzw. zielführend geändert werden.

7.1.2 Ersetzung des Begriffs Boarding Team

Der Begriff „Boarding Team“ sollte durch eine Bezeichnung ersetzt werden, aus der zweifelsfrei hervorgeht, dass sein Einsatz dem gemeinnützigen Ziel der maritimen Notfallvorsorge dient und im staatlichen Auftrag erfolgt. Dies könnte beispielsweise durch die Ersetzung des Namens „Boarding Team“ durch den Namen „German Emergency Assistance Team“ erreicht werden.

7.1.3 Sachliche Ausstattung des Havariekommandos (HK)

Das HK sollte zwecks effizienter Aufgabenwahrnehmung einen direkten Zugriff auf sämtliche seitens der WSV verfügbare AIS-Daten und Radarbilder erhalten. Als praxistauglichste Lösung bietet es sich dabei an, dem HK eine ECDIS-Anlage zur Verfügung zu stellen, in die sämtliche in der WSV verfügbare AIS- und Radardaten implementiert werden. Außerdem sollten unverzüglich die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen bzw. diese, soweit bereits an deren Umsetzung gearbeitet wird, vollendet werden, um das HK in die Lage zu versetzen, passiv und aktiv mit dem ihm am 2. Mai 2016 von der Bundesnetzagentur zugeteilten Funkrufnamen „German Maritime Emergency Command“ auf den zugehörigen Frequenzen am UKW-Funkverkehr im deutschen Küstenmeer teilnehmen zu können. Der Küstenfunkstelle des HK sollte insoweit ermöglicht werden, auch uneingeschränkt den UKW-Kanal 16 zu nutzen und die Revierfunkkanäle der Vkz mitzuhören.

Soweit es bezüglich des Zugangs zu den AIS- und Radardaten und zum UKW-Funkverkehr (sicherheits-)technische oder rechtliche Hinderungsgründe gibt, müssten diese von den zuständigen Stellen beseitigt werden.

7.1.4 Rechtliche Befugnisse des Havariekommandos (HK)

Sobald das HK technisch in die Lage versetzt wurde, vollumfänglich in Echtzeit auf AIS-Daten und Radarbilder zugreifen und passiv sowie aktiv und uneingeschränkt am UKW-Seefunkverkehr teilnehmen zu können (vgl. oben Empfehlung 7.1.3), sollte das BMVI eine Untersuchung zu der Frage einleiten, ob es in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht möglich und zweckmäßig wäre, dem HK zeitlich limitiert die rechtliche Befugnis zu übertragen, Schiffahrtspolizeiliche Verfügungen und Anordnungen gegenüber einem Havaristen oder Dritten (einschließlich der vom Bund gecharterten Notschlepper) zu erlassen.

7.1.5 Sachliche Ausstattung der Boarding Teams

Das Boarding Team sollte mit reichweitenstarken Handfunkgeräten und mindestens zwei Satellitentelefonen ausgestattet werden. Im Übrigen sollte zur Ausrüstung des Teams ein internetfähiges, stoßfestes und zumindest spritzwassergeschütztes Netbook gehören.

7.2 BMVI / GDWS - Zugriffsmöglichkeiten des Havariekommandos auf die Mehrzweckschiffe der WSV

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als die fachlich für die Umsetzung des von der Bundesrepublik Deutschland beschlossenen Verkehrssicherheitskonzeptes „Deutsche Küste“ zuständige Stelle und der den Einsatz der Mehrzweckschiffe der WSV beaufsichtigenden Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Folgendes:

Das Sicherheitskonzept Deutsche Küste sollte dahingehend geändert werden, dass die GDWS bzw. das zuständige WSA das HK rechtzeitig informiert, wenn ein WSV-Mehrzweckschiff mehrere Wochen oder gar Monate nicht als Notschlepper zur Verfügung steht. Darüber hinaus sollten planmäßige Werftzeiten nicht im Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März) durchgeführt werden. Sind gleichwohl längerer Werftaufenthalte erforderlich, sollte von den zuständigen Stellen erwogen werden, vorübergehend und zumindest im Winterhalbjahr als Ersatz einen weiteren privaten Schlepper zu chartern.

7.3 Havariekommando (HK)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Havariekommando Folgendes:

7.3.1 Briefing des Havaristen

Das HK sollte in Zusammenarbeit mit den Schiffsführungen der Notschlepper Informationsmaterial erarbeiten, welches neben rechtlichen Hinweisen zum Agieren des Notschleppers und eines Boarding Teams insbesondere prägnante Beschreibungen der für die Herstellung einer Notschleppverbindung erforderlichen Schritte enthält. Zur Übermittlung des Informationsmaterials an den Havaristen sollten die Kommunikationsmöglichkeiten Telefax und - soweit möglich - E-Mail genutzt werden. Optimal wäre es, wenn das Informationsmaterial in den in der Seefahrt am meisten verbreiteten Sprachen verfügbar ist, so dass die für die

Schiffsführung des Havaristen am ehesten verständliche Variante übermittelt werden kann.

7.3.2 Briefing des Boarding Teams

Das HK sollte seine Verfahrensabläufe optimieren, um zu gewährleisten, dass das Boarding Team eine möglichst genaue Kenntnis vom Zustand des Havaristen und dem konkreten Einsatzauftrag hat, bevor es den Havaristen erreicht. Die an Bord der Hubschrauber der Bundespolizei verfügbaren Kommunikationsmittel sollten während des Transports des Boarding Teams hierfür genutzt werden. Sofern möglich, sollte das Briefing durch die Schiffsführung des jeweiligen Notschleppers bzw. ggf. einen OSC und/oder das HK selbst durchgeführt werden.

7.3.3 Kommunikation mit dem Boarding Team

Das HK sollte ein standardisiertes Verfahren für die Kontaktaufnahme und das Kontakthalten zwischen dem Notschlepper (OSC / HK) und dem an Bord eines Havaristen agierenden Boarding Team bspw. hinsichtlich der zu nutzenden Funkkanäle entwickeln und implementieren, der es beiden Seiten ermöglicht, umgehend Kontakt miteinander aufnehmen und diesen aufrechterhalten zu können, sobald und solange das Boarding Team sich an Bord des Havaristen aufhält.

7.4 BMVI

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in dessen Eigenschaft als Vertreter der Bundesrepublik Deutschland in den verschiedenen Gremien der Internationalen Weltschifffahrtsorganisation (IMO) Folgendes:

Das BMVI sollte im Dialog mit Vertretern der Klassifikationsgesellschaften und anerkannten Experten für Schiffbau und Schiffssicherheit aus Wissenschaft und Praxis einen Standpunkt zu der Frage erarbeiten bzw. den bisherigen Standpunkt kritisch hinterfragen, ob bzw. inwieweit umweltrechtliche Auflagen der IMO gegenwärtig bzw. zukünftig Auswirkungen auf die Manövrierfähigkeit von Seeschiffen bei extremen Witterungsbedingungen haben können. Unter Berücksichtigung des erarbeiteten Standpunktes sollte sich das BMVI international bei der IMO weiter dafür einsetzen, dass die maßgeblichen Vorschriften so angepasst werden, dass dieser Zielkonflikt zu beiderseitigem Gewinn aufgelöst wird.

7.5 Reederei der GLORY AMSTERDAM

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) empfiehlt der Reederei des Schiffes Folgendes:

7.5.1 Überarbeitung des Emergency Towing Booklet (ETB)

Das Emergency Towing Booklet (ETB) der GLORY AMSTERDAM sollte auf seine Praxistauglichkeit hin überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden.

7.5.2 Sensibilisierung der Schiffsbesatzung für Existenz und Inhalt des ETB

Die Inhalte des ETB sind der Schiffsführung und den verantwortlichen Besatzungsmitgliedern bekannt zu machen. Es sollte sichergestellt werden, dass das ETB im Notfall berücksichtigt wird.

7.5.3 Unterweisungen / Training der Schiffsbesatzungen

Die im ETB beschriebenen operativen Abläufe sollten – soweit dies im regulären Bordbetrieb möglich ist – trainiert werden. Sie sollten aber zumindest Gegenstand regelmäßiger Unterweisungen sein.

QUELLENANGABEN

- Grounding Report des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM, Zeugenaussagen, Schiffsdokumente; gesichtet bzw. erhoben anlässlich der Untersuchung an Bord der GLORY AMSTERDAM am 3. November 2017
- Bericht des Kapitäns der GLORY AMSTERDAM vom 8. November 2017
- Aufzeichnungen des Schiffsdatenschreibers (VDR) der GLORY AMSTERDAM
- Diverse schriftliche Unterlagen des Havariekommandos Cuxhaven, insbesondere Auszug aus dessen Ereignistagebuch (Zeitraum: 29. Oktober 2017 06:21 Uhr bis 6. November 2017 13:54 Uhr)
- Technische Aufzeichnungen der Verkehrszentrale Wilhelmshaven (German Bight Traffic)
- Einsatzprotokoll Notschlepper NORDIC vom 2. November 2017 nebst ergänzender Stellungnahme des Kapitäns vom 24. November 2017
- Bordingericht vom 2. November 2017
- Einsatzprotokoll Gewässerschutzschiff MELLUM über den Zeitraum 29. Oktober 2017 bis 2. November 2017
- Lage- und Ablaufprotokoll der Verkehrszentrale Wilhelmshaven über den Zeitraum 29. Oktober 2017 bis 30. Oktober 2017
- Zeugenaussagen von Besatzungsmitgliedern des Notschleppers NORDIC; erhoben anlässlich der Untersuchung an Bord der NORDIC am 10. Januar 2018
- Befragung des Leiters des Boarding Teams Ostsee
- Untersuchungsbericht des Kriminaltechnischen Instituts des Landeskriminalamts Niedersachsen vom 15. Februar 2018 (Begutachtung der „Bruchstelle“ einer Leine)
- Gespräch mit den am Unfalltag eingesetzten Beamten der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf (einschließlich des Leiters) auf dem Stützpunkt Fuhlendorf am 13. April 2018
- Schriftliche Antworten der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf vom 11. Juni 2018 auf einen Fragenkatalog der BSU
- Gespräch mit den am Unfalltag eingesetzten Beamten des Havariekommandos (einschließlich des Leiters) in dessen Dienstgebäude in Cuxhaven am 2. Juli 2018
- Schriftliche Antworten des HK vom 11. Juli 2018 auf einen Fragenkatalog der BSU
- Amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) über die Wind- und Seegangsverhältnisse nördlich der Insel Langeoog im Zeitraum 26. Oktober 2017 bis 29. Oktober 2017; Hamburg, 12. Juli 2018
- Nachtrag zum Gutachten des DWD vom 10. September 2018; Angaben zu den Wellenperioden
- Nachtrag zum Gutachten des DWD vom 13. Februar 2019; Zusammenstellung der amtlichen Seewetterwarnungen vom 26. bis 29. Oktober 2017
- Verlautbarung des Deutschen Wetterdienstes im Internet: „Sturmtief HERWART sorgt am 28./29. Oktober 2017 für Orkanböen über Deutschland; vgl. https://www.dwd.de/DE/leistungen/besondereereignisse/stuerme/20171030_herwart_europa.html

- Schriftlicher, telefonischer und persönlicher Kontakt zu Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger (Leiter des Instituts für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit der Technischen Universität Hamburg–Harburg) und Prof. Dr.-Ing. Friedrich Wirz (Leiter der Arbeitsgruppe Schiffsmaschinenbau Technischen Universität Hamburg–Harburg)
- Presseartikel “Dropping minimum power risks „making ship safety optional“ im Nachrichtenmagazin „TradeWinds“ vom 7. September 2018
- E-Mail der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt an die BSU vom 22. November 2018
- Fotos des Havariekommandos
- Fotos der Bundespolizei
- Fotos der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
- Fotos des Schleppers GUARDIAN von Marcel Coster
- Internetrecherchen; Auswertung diverser Verlautbarungen mit Bezug zum Unfall
- Auswertung parlamentarischer Anfragen und Antworten mit Bezug zum Unfall
- Pressemitteilung des BMVI vom 28. Dezember 2018
- Stellungnahmen zum Entwurf des vorliegenden Untersuchungsberichtes