

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Pressemitteilung

24.2.2011

Maritime Notfallvorsorge - Bewährte Systeme und neue Entwicklungen

2. Bremerhavener Fachkolloquium des Havariekommandos

150 Experten aus Dänemark, Schweden, den USA und Deutschland tauschten sich auf dem diesjährigen Fachkolloquium des Havariekommandos über ihre neuesten Erkenntnisse im Maritimen Notfallmanagement aus.

Gleich vier Vorträge waren dem Thema: „Luftüberwachung von Meeresverschmutzungen“ gewidmet. Aus gutem Grund: In diesem Jahr blicken das Havariekommando und die Deutsche Marine auf ein Vierteljahrhundert der Überwachung von Meeresverschmutzung aus der Luft zurück.

1986 starteten die ersten umgerüsteten Flugzeuge vom Typ Do 28 von Kiel (Marinefliegergeschwader 5) aus zu Überwachungsflügen in Nord- und Ostsee. Seit 1994 wird der Flugbetrieb vom Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ (MFG3) in Nordholz durchgeführt. Mehrmals täglich werden Nord- und Ostsee auf Suche nach illegalen Schadstoffeinleitungen überflogen.

Die Ölaufklärung aus der Luft geschieht in enger Zusammenarbeit zwischen dem Havariekommando und dem Marinefliegergeschwader 3 (MFG 3) der Deutschen Marine in Nordholz: Das Havariekommando stellt die beiden Maschinen, bezahlt die Infrastruktur und das Personal. Betrieben werden die Luftfahrzeuge vom Typ Do 228 jedoch durch das Personal des MFG3.

„Die Luftüberwachung von Meeresverschmutzungen ist eine Erfolgsgeschichte“, sagt der Leiter des Havariekommandos, Hans-Werner Monsees. „Die Anzahl der gefundenen Verschmutzungen geht kontinuierlich zurück, obwohl die Anzahl der vom Marinefliegergeschwader 3 geleisteten Flugstunden stetig gestiegen ist. Die sinkenden Verschmutzungszahlen sind ein Beleg für den hohen präventiven Charakter der Überwachungsflüge: Niemand will auf frischer Tat ertappt werden“, so Monsees weiter.

Außerdem standen drei Unglücke aus dem vergangenen Jahr auf der Agenda der Expertenkonferenz: Das Kentern der Ölplattform „Deep Water Horizon“ im Golf von Mexiko mit seinen Folgen für die Umwelt, ein Brand im Maschinenraum eines Kreuzfahrtschiffes und der Brand auf der Ostseefähre „Lisco Gloria“. „Man muss nicht jede Erfahrung selbst machen. Aus den Erkenntnissen der Kollegen kann man viel lernen“, erklärt Hans-Werner Monsees. „Es ist seit langem weltweit guter Brauch, sich nach großen Unglücksfällen über Bewältigungsstrategien auszutauschen und die Kollegen aus anderen Ländern an den eigenen Erkenntnissen teilhaben zu lassen“, führt Monsees fort.

Einen weiteren Interessenschwerpunkt bildeten das Sicherheitssystem auf Autotransportern (LCTC=Large Car Truck Carrier) und ein neues System, mit dem Öl auch bei hohem Wellengang von der Meeresoberfläche abgeschöpft werden kann.

„Das Havariekommando versteht sich als Kompetenzzentrum für Maritimes Notfallmanagement, deshalb sind wir immer interessiert an Neuentwicklungen aus Wissenschaft und Technik“, erläutert Hans-Werner Monsees. „Wir suchen nicht nach der nächstbesten, sondern nach der besten Lösung, um die Folgen von schweren Unfällen auf See zu mildern. Der ständige Kontakt zu Wissenschaftlern und Technikern und anderen Experten hilft, das Notfallmanagement kontinuierlich zu verbessern“, so Monsees weiter.