



Positionspapier des Bundesverbandes der See- und Hafenslotsen

Verkehrssprache "Englisch" auf den deutschen See-Schiffahrtsstraßen

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes plant laut eigener Wortwahl die „Umkehrung der Sprachreihenfolge der Reviersprache“. Hinter dieser Verkläuterung verbirgt sich mit einfachen Worten die Einführung von "Englisch" als amtliche Verkehrssprache auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen. Der Bundesverband der See- und Hafenslotsen begrüßt ausdrücklich, dass entsprechend seiner Anregung nunmehr in Form eines Gutachtens im Vorwege ein „Formal Safety Assessment“ zur Folgenabschätzung durchgeführt werden soll.

Der BSHL hat bereits auf der Anhörung am 29.05.2002 in Bremen ausführlich Stellung bezogen. Die bereits damals aufgeführten und heute verstärkt geltenden Argumente sollen im Folgenden noch einmal verkürzt wiedergegeben werden.

Die wichtigste Voraussetzung für einen sicheren Schiffsverkehr auf den Wasserstraßen ist die einwandfreie Kommunikation "Schiff-Schiff" bzw. "Schiff-Land". Im internationalen Seeraum war die Verabredung einer einheitlichen Arbeitssprache zur Erhöhung der Sicherheit dienlich und sinnvoll. Unverändert besteht zur Zeit an Bord der Schiffe im internen wie im externen Bereich ein hohes Maß an Kommunikationsproblemen. Durch die Umsetzung der 2001 von der IMO beschlossenen SMCP (Standard Maritime Communication Phrases) wurde erhofft, dass nach einer mehrjährigen Einführungszeit die Kommunikation in der weltweiten Schifffahrt verbessert würde. Ein solcher Effekt kann von den Lotsen in der Praxis bisher kaum wahrgenommen werden. Trotzdem dient u.A. die Einführung der SMCP der WSV als Begründung für ihre Initiative zur Änderung der bisherigen Praxis in der Reviersprache.

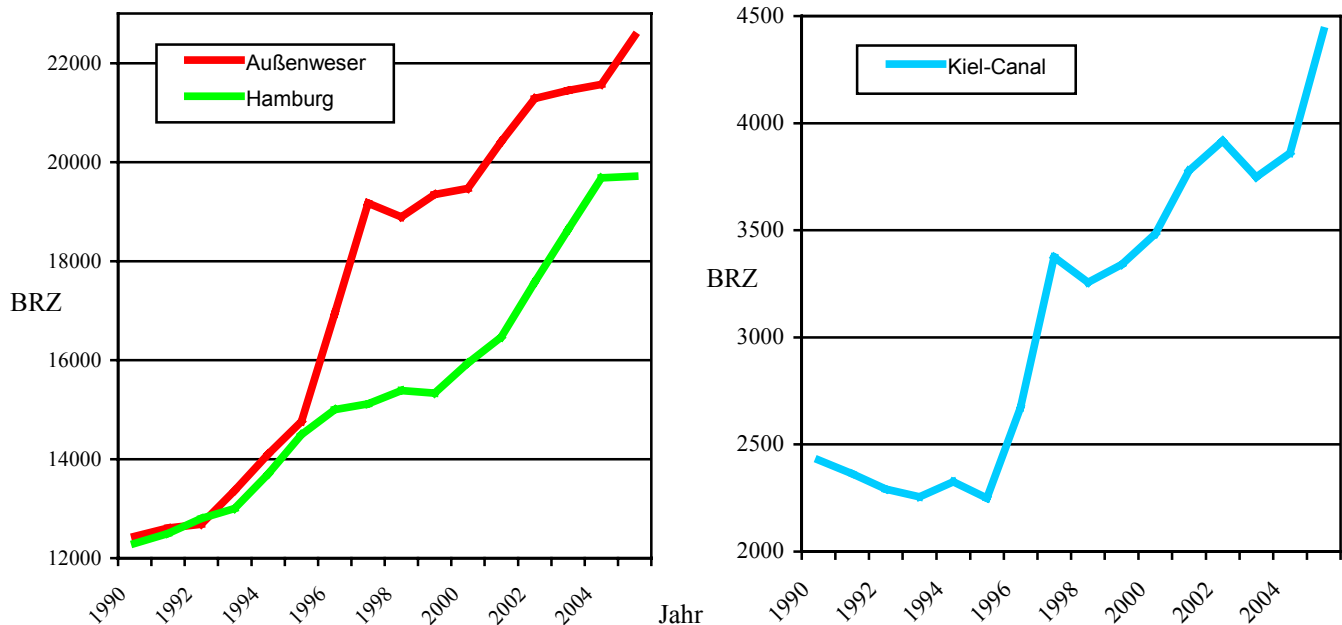
Im nationalen Bereich auf den engen Revieren oberhalb der Lotsenversetzpositionen stellt sich die Situation trotz Einführung der SMCP für die internationale Schifffahrt völlig anders als im internationalen Seeraum dar:

- Hier treffen internationale Seeschifffahrt und nationale Schifffahrt (z. B. Binnenschiffe, Hafensfahrzeuge und Sportfahrzeuge) aufeinander. Die nationale Schifffahrt kann einen Anteil von bis zu 80 Prozent betragen.
- Hier sind die Spielräume gering und lassen nur wenig oder keine Zeit für Versuche, das Standardvokabular zu erlernen oder „experimentell auszuprobieren“. Bei Schiffsunfällen bzw. Beinahekollisionen in der jüngeren Vergangenheit muss davon ausgegangen werden, dass erhebliche Verständigungsschwierigkeiten gerade auf Englisch mit als unfallursächlich anzusehen sind¹. Zusätzlich muss davon ausgegangen werden, dass durch die entstehenden zusätzlichen „Mehrfach-Übersetzungen“ die Fehlerquote bei der Übermittlung einer Information ansteigt.
- Hier muss die Wahl einer einheitlichen Arbeitssprache aus der Sicht der potentiellen Empfänger getroffen werden, damit sichergestellt ist, dass die Inhalte der Kommunikation verstanden werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die einem Schiff gegebenen Informationen auch für andere Verkehrsteilnehmer von Interesse sein können. Das ist immer dann der Fall, wenn die an ein Schiff gerichtete Mitteilung zu einer Verhaltensänderung dieses Schiffes führen kann, die andere Verkehrsteilnehmer überraschen könnte. Daher sollte es auch nur einen einheitlichen Verkehrskanal geben.

¹ Wir bitten hierzu im Rahmen des Gutachterauftrages um die Auswertung der Untersuchung der BSU zur Havarie der „Maritime Lady“ am 05.12.2005 vor Brunsbüttel

- Bewährt hat sich auf den Revieren ab der Versetzposition Deutsch als Arbeitssprache. Ab diesem Zeitpunkt befindet sich mindestens ein Nautiker auf der Brücke, der das hier verwendete nautische Deutsch hinreichend gut versteht. Darüber hinaus gibt es im Revier einen nennenswerten Anteil von Schiffen, bei denen davon ausgegangen werden muss, dass eine Mitteilung in englisch nicht verstanden wird (z. B. Binnenschiffe, Fischer, Behörden- und Baufahrzeuge der Verwaltung, Sportfahrzeuge). Bei diesen kann man allerdings grundsätzlich die deutsche Sprache voraussetzen.
- Englisch als Reviersprache würde dagegen eine erhebliche Gruppe von der sicheren Kommunikation ausschließen (Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge und Sportfahrzeuge), ohne andererseits einen Sicherheitsgewinn innerhalb der Gruppe der das Revier befahrenden internationalen Schifffahrt zu erreichen. Die Verbreitung von Verkehrsinformationen in englischer Sprache provoziert geradezu das scheinbar beabsichtigte zweisprachige System dadurch, dass oben genannte Fahrzeuge zum besseren eigenen Verständnis eine Wiederholung der Informationen in deutsch verlangen.
- Im Übrigen möchten wir darauf hinweisen, dass als Folge der Einführung von Englisch als nationaler Reviersprache alle amtlichen Verlautbarungen, wie z.B. Schifffahrtspolizeiliche Verfügungen in Englisch erfolgen müssten und es dafür nach unserer Auffassung keinerlei Rechtsgrundlage gibt.

Seit Beginn der Überlegungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit der oben beschriebenen Anhörung im Mai 2002 bis hin zur heute so genannten „Umkehrung der Sprachreihenfolge der Reviersprache“ hat sich die Verkehrsdichte auf allen Revieren weiterhin drastisch erhöht. Zusätzlich ist die durchschnittliche Schiffsgröße in Bereiche angewachsen, die keinerlei Einschränkungen der Verkehrssicherheit zulassen (siehe folgende Grafik).



Grafik : Entwicklung der durchschnittlichen Schiffsgröße gelotster Schiffe

Aufgrund des erfolgten Gutachterauftrages ist eindeutig klar, dass die „Zweisprachigkeit“ anstatt wie bisher eine einheitliche Reviersprache in Kauf genommen werden soll. Deshalb hatte der BSHL am 03.05.2005 bereits bei der Ausschreibung des Gutachtens folgende fehlende Elemente als unbedingt zu untersuchen angemahnt:

- Es wurde im Untersuchungsauftrag impliziert, dass es vorrangig um die Einführung der englischen Sprache geht. Diese ist jedoch als „primäre Sprache“ geplant, wobei „nach Bedarf“ in Deutsch kommuniziert werden soll. Entscheidend ist also zu untersuchen, in welchem Maße sich der Kommunikationsaufwand erweitern wird und welche Auswirkungen dies auf die Verkehrssicherheit hat².
- Wir weisen darauf hin, dass vom Gutachter in der Untersuchung deutlich unterschieden werden muss zwischen den „Lageberichten“, die bereits heute in einigen Revieren in deutscher und englischer Sprache übermittelt werden und der „ad-hoc“-Entscheidung bzw. Beratung, die nicht zweisprachig erfolgen kann, aber trotzdem von allen relevanten Verkehrsteilnehmern verstanden werden muss.
- Neben der Objektradarberatung für einzelne Fahrzeuge ist eines der wichtigsten verkehrssichernden Elemente bei verminderter Sicht die heute praktizierte Nebelberatung. Nach unserer Ansicht ist eine zwei- oder wechelsprachige Kommunikation in diesen Fällen nicht nur undenkbar, sondern sogar gefährlich. Die Gefahr würde sich dann auf den Revieren, die sich einen gemeinsamen Verkehrs- und Radarberatungskanal teilen, noch erhöhen. Dieser Bestandteil der Kommunikation muss ebenfalls im Gutachten gesondert untersucht werden.
- Die Einführung einer „primären Reviersprache“ Englisch soll gemäß den Ausführungen der WSV vom 29.05.2002 ausschließlich der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen und keinesfalls aus wirtschaftlichen Überlegungen umgesetzt werden. Insofern ist im Gutachten klar herauszuarbeiten, bei welchen früheren Seeunfällen in den deutschen Revieren die bisherige Regelung als unfallursächlich festgestellt wurde und wie hoch der Sicherheitsgewinn gegenüber eventuellen Nachteilen bei der geplanten Änderung eingeschätzt wird.
- Es sollten nicht nur die rechtlichen und tatsächlichen Auswirkungen durch die Einführung der SMCP untersucht werden, sondern insbesondere deren theoretische Kenntnis und praktische Anwendung der Schiffsführungen überprüft werden. In diesem Zusammenhang wäre eine Bestandsaufnahme der ausgestellten PEC's und der Aufwand für eine Umstellung in ein englischsprachiges System wünschenswert. Vom Gutachter ist dabei zu berücksichtigen, dass die bisher ausgestellten PEC's eine „Zweisprachigkeit“ der Kapitäne zur Bedingung hatten und diese natürlich weiterhin gewährleistet sein muss. Der bisherige Standard, dass ein Kapitän mit PEC die gleichen Kenntnisse wie ein Lotse (also auch in Zukunft Deutsch und Englisch) aufweisen muss, kann bei gleichem Sicherheitsstandard aufgrund der geplanten Zweisprachigkeit nicht aufgegeben werden.
- Es muss untersucht werden, ob die SMCP den üblichen Kommunikationsumfang sowie die Erfordernisse im Bereich des Unfallmanagement innerhalb der deutschen Reviere abdecken oder doch nur eine sprachliche Basis für den freien Seeraum und die Ansteuerung der Reviere darstellen.

² Wir schlagen vor, exemplarisch die alle 30 Minuten ausgesandten Lageberichte auf dem Nord-Ostsee-Kanal mit einer bei hohem Verkehrsaufkommen 5-10 minütigen Übertragungsdauer heranzuziehen! Exemplarische Beispiele der Verkehrsdurchsage stellt der BSHL dem Gutachter gerne zur Verfügung!

- Es sollte das Verhältnis von deutschsprachigen zu fremdsprachigen Verkehrsteilnehmern ermittelt werden und wie hoch darunter der Anteil der englischsprachigen Schiffsführer ist. Hier sollten alle am Verkehr des jeweiligen Reviers teilnehmenden Fahrzeuge (Seeschiffe, Binnenfahrzeuge, Schlepper, Hafenfahrzeuge, Ausflugschiffahrt, Bagger, Sportschiffahrt, etc.) Berücksichtigung finden.
- Vorrangig sind außerdem die Auswirkungen im Bereich des Unfallmanagement zu untersuchen. Dazu sind die Prozessabläufe und Grundvoraussetzungen aller beteiligten Organisationen (also z.B. auch der regional zuständigen Feuerwehren³) einzubeziehen.
- Die sehr unterschiedlichen deutschen Reviere müssen alle getrennt hinsichtlich der einzelnen Faktoren untersucht werden, weil nach unseren Einschätzungen kaum Übertragungen der Untersuchungsergebnisse von einem Revier auf ein anderes möglich sein dürften.
- Es müssen wie im Untersuchungsauftrag genannt alle „anderen schiffahrtsbezogenen Einrichtungen“ einbezogen werden. Dazu zählen insbesondere die Dienstleistungen im Bereich der Seeschiffsassistenz, Festmacherdienste, Bagger- und Wasserbaufahrzeuge sowie die Fährschiffahrt in den Häfen.
- Zu untersuchen sind auch die Auswirkungen auf die angrenzenden Reviere, wenn z.B. der Hafenbereich die Umstellung der Reviersprache nicht durchführt und damit eine „Sprachgrenze“ entsteht.

Für jegliche Unterstützung einer fundierten unabhängigen Untersuchung steht der Bundesverband der See- und Hafenslotsen den Gutachtern selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Bremerhaven, den 05.09.2006

³ Wir verweisen in diesem Zusammenhang als exemplarisch zu untersuchenden Fall auf den Maschinenraumbrand des beladenen Tankers „Neptunus“ auf dem Nord-Ostsee-Kanal am 21.05.2004, bei dem eine Kommunikation zwischen der eintreffenden freiwilligen Feuerwehr und der (perfekt englischsprachigen) schwedischen Besatzung nur mit Hilfe eines versierten Dolmetschers möglich war. Nähere Unterlagen stellt der BSHL gerne zur Verfügung!