



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

SDN-Pressestelle
pressestelle@sdn-web.de
www.sdn-web.de

Husum/Oldenburg, 15.03.2019

Die Lehren aus PALLAS „2“ (19366 Anschläge Haupttext)

Die SDN schaut auch noch intensiv hin, wenn die Schlagzeilen längst erloschen sind!

Husum/Oldenburg. Nach einer längeren Erarbeitungszeit hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ihn in der vergangenen Woche geliefert, den 192 Seiten umfassenden Unfallbericht zum schweren Seeunfall des Massengutfrachters GLORY AMSTERDAM am 29. Oktober 2017. Dabei verdriftete das Schiff über zwölf Stunden hinweg, trotz zweier ausgebrachter Anker und funktionierender Hauptmaschine, von der Reede vor Helgoland und strandete 1,6 Seemeilen vor Langeoog. Zum Glück ohne größere Umweltschäden – der Tide und dem weichen Sand sowie dem Doppelboden im Tankbereich sei Dank. „Und im Namen der Kreise und Kommunen an der Küste spreche ich den Einsatzkräften vor Ort höchste Anerkennung aus. Sie haben ihren teils gefährlichen Einsatz mit Kompetenz, Einsatzwillen und praktizierter Verantwortung für Leib und Leben der Beteiligten durchgeführt“, erklärt der Vorsitzende der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. (SDN), der nordfriesische Landrat Dieter Harrsen. Als kommunaler Umweltverband vertritt die SDN die Interessen von rund 200 Kommunen, Landkreisen, Instituten, Vereinen, Verbänden und Einzelmitgliedern entlang der Küste.

Nun stelle sich der BSU-Bericht als hilfreiche Quelle für den deutlichen Verbesserungsbedarf im deutschen Küsten- und Notfallschutz dar, ist Harrsen überzeugt. Und das, obwohl BSU und HK dem selben Ministerium unterstehen und sogar der selbe Referent (Referat WS 22) die Dienst- und Fachaufsicht ausübt. Was aus Sicht der SDN eher als hinderlich für eine unabhängige Untersuchung angesehen wird. Denn schließlich sei es dem verantwortlichen Havariekommando (HK) im Verlauf von insgesamt 12,5 Stunden nicht gelungen, erfolgreich auf eine Situation zu reagieren, die in der Seefahrt alles andere als ungewöhnlich ist und deren erhebliches Gefahrenpotenzial sowohl bordintern als auch extern frühzeitig erkannt worden war. Scheinbar eindeutige Ursachen für das Scheitern waren mit den unzulänglichen Englischkenntnissen des chinesischen Kapitäns der GLORY AMSTERDAM und einer vermeintlichen baulichen Unzulänglichkeit des Notschleppers NORDIC auch schon weit vor dem Unfallbericht publiziert worden.

Sprach-, Verständigungs- und Verständnisprobleme

Dem Unfallbericht ist vor allem zu entnehmen, das es dem chinesischen Kapitän stressbedingt an der Fähigkeit mangelte, allgemeinverständlich (inhaltlich und phonetisch) in englischer Sprache zu kommunizieren. Somit sei er nicht in der Lage gewesen, den Sinn und Zweck der seitens der deutschen Stellen angekündigten Maßnahmen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht zu verstehen. Allerdings zeigt sich in dem Bericht, trotz vorhandener Englischkenntnisse, auch innerhalb des bunten Straußes deutscher Verantwortlichkei-



Pressemeldung

ten (Verkehrszentrale German Bight Traffic“ (Vkz), Kapitän NORDIC (gleichzeitig auch als On-Scene-Coordinator (OSC) des HK eingesetzt), Kapitän MELLUM, Boarding Team und HK) einiges an Informations-, Verständnis- und Verständigungsproblemen. Unterstellte oder gar echte Verweigerungshaltungen des Frachter-Kapitäns ließen sich so laut Bericht wohl teilweise erklären; vermutete Aktivitäten zur Verhinderung einer Schleppverbindung allerdings nicht sicher feststellen.

Aus Sicht der SDN stellt sich zu diesem Themenfeld die zwingende Frage, wie mit solchen oder ähnlichen Fällen zukünftig an der deutschen Küste umgegangen werden soll? Wahrscheinlich kann man dem Kapitän der GLORY AMSTERDAM keinerlei böse Absicht unterstellen – aber es gibt noch viele andere Kapitäne und Schiffsbesatzungen, die in außerordentlicher Stresssituation vielleicht nicht richtig reagieren – sei es aus seemännischen Unzulänglichkeiten, Versicherungsfragen oder gar böser Absicht. Das negative Resultat wäre für die Küste und ihren Lebensraum Wattenmeer das selbe.

Das Schiff GLORY AMSTERDAM

Am 29. Oktober um 05:20 Uhr begann die GLORY AMSTERDAM, bei Windgeschwindigkeiten von teilweise über 120 km/h und einer Wellenhöhe bis zu acht Metern, trotz beider ausgebrachten Anker und Einsatzes der Hauptmaschine mit zwei bis drei Knoten über Grund zu vertreiben. Die Verkehrsüberwachung in der Deutschen Bucht bemerkte das und leitete alsbald die ersten helfenden Schritte ein, die aber letztlich nicht zum Erfolg, stattdessen zur Strandung führten. Zweifelsfrei war die GLORY AMSTERDAM technisch nicht in der Lage, auch nicht mit voller Kraft der eigenen Hauptmaschine, das Verdriften wirksam aufzuhalten. Und dieses Problem betrifft immer mehr Massengutfrachter und auch Tanker.

Aus Sicht der SDN mutet es da schon seltsam an, dass vergleichbar große Vollcontainerschiffe eine etwa viermal so große Maschinenleistung haben. So ergibt sich eine außerordentlich große Sorge, dass ebenso das Vermögen vieler anderer aus „Kraftstoffeffizienz“ untermotorisierten Schiffe im Notfall nicht mehr ausreicht, mit starkem Wind und schwerer See zurechtzukommen. Und die gibt es ja nun in der Nordsee nicht ganz so selten. Dem Umstand, dass der Rumpf der GLORY AMSTERDAM nach der Strandung nicht gebrochen ist, fordert aus Sicht der SDN einen großen Dank an die Sandbank vor Langeoog. Allerdings war das laut eines im BSU-Bericht zitierten Funkspruchs des an Bord befindlichen Boarding Teams wohl etwas knapp: „Also er liegt auf, ja, jetzt komplett. Also er biegt sich auch ganz schön!“

Notschlepper NORDIC

Eine der schon früh propagierten Hauptursachen für das Scheitern des Notschleppesatzes wird, ungeachtet seiner achtjährigen Einsatzzeit und der vielen Einsatzjahre seiner Vorgängerin OCEANIC, auch im Unfallbericht in einer vermeintlichen baulichen Unzulänglichkeit des Notschleppers NORDIC gesehen. Demnach reiche die den vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen Richtlinien entsprechende „Abwindschfläche für Hubschrauberversetzungen“ nicht aus, bei starken Schiffsbewegungen das Boarding Team gefahrlos aufzuwischen. Zudem fehle dem Schiff eine zweifelsfrei erkennbare Beschriftung oder sonstige Kennzeichnung als im hoheitlichen Auftrag agierendes Fahrzeug, wie



Pressemeldung

es in anderen europäischen Ländern bei von privaten Reedereien gecharterten Notschleppern praktiziert würde.

Aus Sicht der SDN entspinnt sich hier teilweise eine Scheindebatte. Befasst sich der BSU-Bericht zum „Aufwischen“ doch nur mit dieser einen Antwortmöglichkeit – es liege an dem fehlenden Hubschrauberdeck auf der NORDIC. Dass in den vielen Jahren zuvor, in denen die NORDIC (tunlichst nicht publizierte) Einsätze fuhr – ganz zu schweigen von der OCEANIC zuvor oder allen anderen Notschleppern – dieses Problem scheinbar nicht bestand, wirft dann doch einige zweifelnde Fragen auf, insbesondere zur Unabhängigkeit der BSU bei Ermittlungen im eigenen Hause (BMVI/Referat WS 22).

Dass es seitens des bunten Straußes administrativer und rechtlicher Zuständigkeiten Probleme gibt, verbindliche Anweisungen zur Herzustellung einer Notschleppverbindung zu erteilen, trägt sicher auch nicht zur Beruhigung der Küstenanrainer bei. Und dass im Falle der GLORY AMSTERDAM dem Notschlepper NORDIC die zusätzliche Belastung der Einsatzleitung vor Ort (Koordinieren und Protokollieren) als On-Scene-Coordinator (OSC) übertragen wurde, erscheint ob der hohen Belastung unter der die NORDIC während des Einsatzes stand auch nicht wirklich verständlich. Zumindest mit Eintreffen der MELLUM hätte die OCR-Funktion an deren Kapitän übertragen werden können.

Aber es gibt ja auch schon erste Veränderungen und deren große Ankündigung: Das Einsatzkonzept der Notschlepper auf Nord- und Ostsee wurde zum 1. Januar 2019 optimiert! So sind zwei von drei Ostsee-Notschleppern, BALTIC und FAIRPLAY 25, nun auf Seeposition verlegt und die NORDIC liegt nun auf einer zentralen Position in der inneren Deutschen Bucht. Und wie steht es mit einer Kennzeichnung als im hoheitlichen Auftrag agierendes Fahrzeug? Die Entscheidung dafür liegt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)!

Boarding Team

Der Einsatz eines „Boarding Teams“ zur qualifiziert seemännischen Unterstützung eines Havaristen wird im Unfallbericht positiv gesehen. Er geht sogar so weit, dass die Strandung der GLORY AMSTERDAM mit einem rechtzeitigen Eintreffen des Teams hätte wohl verhindert werden können. Allerdings fiel der BSU auf, dass der Informationsaustausch zwischen Boarding Team und NORDIC durch einen fehlenden Funkfrequenz-Standard und Geräte mit zu geringer Reichweite erschwert war. Zudem habe es bei dem später hinzugezogenen Team an einer nötigen Einweisung in die aktuelle Situation gemangelt. Zur Vermeidung von Verständnisschwierigkeiten solle der Begriff „Boarding Team“, der überwiegend für militärische und militärähnliche Kommandoeinheiten verwendet werde, in einen Namen umgewandelt werden, der den Einsatz mit gemeinnützigem Ziel und im staatlichen Auftrag verdeutlicht.

Die SDN stimmt dieser Einschätzung weitestgehend zu. Dass es fortan neben den beiden bisherigen Boarding Teams noch ein - zusätzliches - landgestütztes Team am Flughafen Nordholz/Niedersachsen für Nord- und Ostsee gibt, begrüßt die SDN ebenfalls. Und wenn eine Namensänderung hilft, auch nur ein Missverständnis zu vermeiden, gebe es sicherlich auch dagegen nichts einzuwenden. Ebenso sollte eine technisch höchstwertige Kommunikations-Ausstattung selbstverständlich dazu gehören.

Mehrzweckschiff und Notfallschlepper MELLUM



Pressemeldung

Ab spätem Mittag war auch das Mehrzweckschiff MELLUM am Ort der Havarie. Allerdings vermochte das Schiff nicht aktiv in den Notschlepper-Einsatz zu gehen, da sein Kapitän die Besatzung nicht einer zu großen Gefährdung auf dem niedrigen und mit zu geringer Freibordhöhe versehenen Arbeitsdeck seines Schiffes aussetzen wollte. Gerade bei hohen Seen drohe eine daraus resultierende zu große, geradezu lebensgefährliche, Gefährdung seiner eigenen Besatzung. Stattdessen leistete die MELLUM durch Einschaltung in den Funkverkehr zwischen der NORDIC, der GLORY AMSTERDAM, der Vkz und dem Boarding Team koordinierende Dienste.

Aus Sicht der SDN bleibt da eigentlich nur ein beherzter Dank an den Kapitän des Mehrzweckschiffes MELLUM für die umsichtige Einschätzung der Möglichkeiten seines Schiffes. Von Seiten seines Arbeitgebers WSV/BMVI wurde das Mehrzweckschiff-Konzept immer als Ideallösung für den Notfalleinsatz propagiert. Doch hoffentlich kommen die beiden anstehenden Neubauten diesem Anspruch wirklich näher.

Hubschrauber

Glaubt man den frühen Einlassungen der Leitung des HK, ist eigentlich die NORDIC durch ihre Bauweise und private Trägerschaft schuld am Stranden der GLORY AMSTERDAM. Das sehen laut Unfallbericht selbst die Piloten der Bundespolizei nicht so. Es gelte bei einer solchen Art von Einsatz immer der Grundsatz „so tief wie möglich und so hoch wie nötig“. Dabei seien aufgrund der bis zum Einsatz tag gemachten Erfahrungen die baulichen Gegebenheiten im Bereich der Windenbetriebsfläche der NORDIC zwar als anspruchsvoll und unter „normalen“ Bedingungen ausreichend und in gleicher Weise nutzbar wie die Winschflächen auf den Mehrzweckschiffen der WSV (NEUWERK, MELLUM). Als einsatzverhindernd sei sie jedoch nicht zu beurteilen, wenn auch unter Sicherheitsaspekten als nicht optimal. Zudem sei eine pauschale Aussage über die generelle Geeignetheit einer Windenbetriebsfläche auf einem Schiff grundsätzlich nicht möglich. Allerdings habe die Hubschrauberbesatzung nicht damit gerechnet, dass sich die NORDIC unter den vorherrschenden Seegangsverhältnissen derart stark bewegen würde. Eine regelmäßige Zusammenarbeit mit der NORDIC hätte es mir Ausnahme einer Übung am 14. April 2014 und eine am 7. April 2017 bis dato nicht gegeben.

Aus Sicht der SDN stellen sich hierzu doch noch einige Fragen: Warum wurden ausschließlich Bundespolizei-Helikopter eingesetzt? Der BSU-Bericht geht da nicht in die Tiefe. Die BSU-Gutachter reagierten auf entsprechende Fragen schnell mit einem Hinweis auf die hohe fliegerische Qualität der Piloten und einem pauschalen Hinweis, dass es auch kein anderer Hubschrauber unter Wahrung der Verantwortlichkeit hätte schaffen können. Angefragt wurde damals weder die Bundesmarine noch WIKING.

Havariekommando

Einmal mehr zeigt sich nun auch in einem Bericht des BSU das verworrene Zusammenwirken verantwortlicher Stellen in einem maritimen Notfall vor der deutschen Küste. Das HK soll zwar im Falle komplexer Schadenslagen einerseits alle Maßnahmen des maritimen Notfallmanagements koordinieren, verfügt aber andererseits auf Grund seiner besonderen rechtlichen Stellung als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer über keine eigenen Führungs- und Einsatzmittel. Vielmehr ist es dafür auf die in eigener Zuständigkeit und Verantwortung handelnden Stellen in der Bundes- und den entspre-



Pressemeldung

chenden Landesverwaltungen angewiesen. Das bedeutet, dass das HK auch im Falle einer Übernahme der Einsatzleitung formaljuristisch keine Weisungsbefugnisse gegenüber den Einsatzkräften hat. Bei Schadenslagen, wie der der GLORY AMSTERDAM, müssten nach geltender Rechtslage notwendige schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen vom HK oder dem OSC über die zuständige Verkehrszentrale (Vkz) oder den Kapitän eines Mehrzweckschiffes an die Schiffsführung eines Havaristen gerichtet werden.

Und es ist noch schlimmer! Das HK erhält seine Informationen im Krisenfall ausschließlich telefonisch oder via Fax oder E-Mail und kann auch selbst nur mit Hilfe dieser Medien kommunizieren. Damit noch nicht genug: Nicht nur fehlt es dem HK an direkter Funkkommunikation zwischen den am Ort der Havarie handelnden Akteuren, sondern es hat auch keine Möglichkeit die Lage des Havaristen verlässlich in Echtzeit zu beobachten und einzuschätzen. „Das HK bzw. der Havariestab haben im neuen Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) keinen unmittelbaren Zugriff auf AIS-Daten und Radarbilder,“ erklärt der BSU-Bericht eindeutig. Als Tatsache wird darin festgestellt, dass diese identifizierten Defizite der Arbeits- und Funktionsfähigkeit des HK bei dem Havariegeschehen GLORY AMSTERDAM den Einsatzverlauf negativ beeinflusst und verkompliziert haben. Sie hätten sich nachteilig auf die Bewältigung der Krisensituation wie auch zur Bildung von Missverständnissen und Informationsverlusten ausgewirkt, da das HK immer wieder von objektiv fehlerhaften Annahmen ausgegangen sei.

Und was fällt der SDN dazu noch ein? Eigentlich nur eines: Braucht in Anbetracht dieser Wirrnis noch irgend jemand ein weiteres Argument zugunsten eines eindeutig zuständigen behördlichen Ansprechpartners für Schiffsführungen, insbesondere die eines Havaristen, wie es eine gemeinsame Küstenwache sein könnte?

Forderungen der SDN und mit ihr der Küstenkommunen

Aber in jedem Fall lassen sich immer wieder schöne Worte finden, wie die von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVI, zur Optimierung des Einsatzkonzeptes der Notschlepper auf Nord- und Ostsee zum 1. Januar 2019: „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.“

Aber was davon kommt wirklich real an der Küste an? Ist die staatlicherseits höchst gelobte Stelle zur Bewältigung komplexer Schadenslagen auf See und an der Küste, das so genannte Havariekommando, denn für seine Aufgabe bestens ausgestattet mit Material, Technik und Personal? Nein, ist die SDN überzeugt, wie es sich zur Havarie der GLORY AMSTERDAM aller deutlichst gezeigt habe. Als „Kommando“ war das HK ja noch nicht einmal in der Lage direkt mit den am Geschehen Beteiligten zeitnah zu reden, den Havarieablauf aktuell zu beobachten oder gar einen eigenen Beobachter (OSC) an den Ort der Havarie zu schicken. Geschweige denn ist es formal mit einer echten „Kommando“-Gewalt ausgestattet. Dafür braucht es eine Verkehrszentrale oder den Kapitän eines Mehrzweckschiffes. Die sind allerdings schon einmal ein Jahr und länger (siehe NEUWERK) außer



Pressemeldung

Dienst und werden noch nicht einmal zur Sturmzeit durch einen anderen Schlepper vertreten.

Aber auch die Verständigung und das Verständnis mit- und untereinander scheint nicht nur zwischen einer der deutschen Dienststellen und Havarist ein Mangelthema zu sein, sondern ebenso zwischen den vielzähligen deutschen Beteiligten. Gebildete Handlungs-Anweisungen zur Vorbereitung eines Notschleppesinsatzes als Havarist, die mehrsprachig mit in der Seefahrt am meisten vorkommenden Sprachen abgefasst sind und mit verschiedensten Kommunikationsmitteln übermittelt werden können, wären zumindest in Richtung Havarist schon einmal ein guter Anfang. Ein frühzeitiger Bordeinsatz eines Seelotsen hätte zudem das Kommunikationsproblem zwischen der GLORY AMSTERDAM und den Landstellen weitgehend aufheben können und damit die spätere Strandung möglicherweise verhindert. Das Verständigungs-Problem untereinander löst wohl am besten eine Reduzierung manchmal gegeneinander konkurrierender Stellen wie BMVI, GDWS, WSV, Vkz, MSZ, HAST und Notschlepper- wie auch Mehrzweckschiff-Kapitäne am besten auf - Bundes- und Landespolizeien, Zoll und Fischereiaufsicht gibt es da auch noch. Eine gemeinsame Küstenwache mit einheitlich und eindeutig gestaltetem Erscheinungsbild ihrer Schiffe, fachlich und rechtliche Zuständigkeit kurzen und klaren Strukturen und einer Stimme im Umgang mit Havaristen wäre dafür aus Sicht der SDN sicherlich sehr hilfreich. Schon jetzt stellt sich aber die Frage nach einem zeitgemäßen und praxisgerechten „Fach- und Einsatzkonzept Notschleppen“ des Havariekommandos. Ein solches beschreibt die Maßnahmen, die bei einer Gefahr durch ein treibendes Schiff zur Abwehr eingeleitet werden. Alle in einem solchen Fachkonzept enthaltenen Informationen dienen dazu, das von den Zuständigen vorgesehene Handeln allen an der Abwendung einer Havarie und deren Folgen Beteiligten zugänglich zu machen. Dadurch wird allen Beteiligten die Möglichkeit gegeben, sich vor Eintreten einer Havarie auf die Abwendung vorzubereiten und die Zusammenarbeit zu erleichtern. Somit spricht alles dafür, die betroffenen Kommunen der Küste, deren Kreise Katastrophenschutzbehörden sind, in ein solches Fachkonzept einzubinden, zumal sie, wenn „draußen“ alles schief läuft, in Aktion treten müssen. Aber was im Umgang mit dem Katastrophenschutz Gang und Gäbe ist, sind in Sachen HK, laut Ferlemann, „sicherheitsrelevante interne Handlungsanweisungen nicht zur Veröffentlichung bestimmt“. Wer wann und auf welcher Rechtsgrundlage diese „Sicherheitsrelevanz“ getroffen bzw. erteilt hat, scheint bis jetzt auch nicht mitteilenswert.

Was allerdings immer wieder sichtbar wird, ist die Angst der Küste vor dem nächsten Sturm, bei dem wieder einmal ein zu schwach motorisiertes Schiff mit einer seemännisch nicht ausreichend qualifizierten Besatzung in Havarie gerät – und die Schiffshülle der Belastung letztlich nicht standhält. Der bunte Blumenstrauß „Küstenschutz“ hilft ihnen dabei ganz sicher nicht. Und ein Bundesverkehrsministerium für dessen Spitze Wasser aus der Leitung kommt und Auto – vielleicht noch Flugzeug – von nahezu ausschließlicher Bedeutung sind, hilft da noch weniger. Vielleicht wäre einmal ein Minister oder eine Ministerin aus dem Norden schon ein Anfang.

Der Küste bleibt jedenfalls auch 20 Jahre nach der PALLAS-Havarie das sichere Gefühl, weiterhin durch von Menschen geschaffene Umstände hoch gefährdet zu sein!



SDN Schutzgemeinschaft
Deutsche Nordseeküste e.V.

Pressemeldung

Abkürzungsverzeichnis

AIS: Automatic Identification System

ARGE Küstenschutz:

Bft: Skala zur Klassifikation der Windgeschwindigkeit von 0 (Windstille) bis 12 (Orkan)

BMI: Bundesministerium des Innern

BMVI: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

BSU: Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

DWD: Deutscher Wetterdienst

GDWS: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

GLZ-See: Gemeinsames Lagezentrum See

HAST: Havariestab des HK

HK: Havariekommando

IMO: Internationale Weltschifffahrtsorganisation

MLZ: Maritimes Lagezentrum des Havariekommandos

MSZ: Maritimes Sicherheitszentrum

OSC: On-Scene-Coordinator

SDN: Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

VDR: Voyage Data Recorder

Vkz: Verkehrszentrale German Bight Traffic

WSP: Wasserschutzpolizei

WSV: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Mit freundlicher Bitte um Veröffentlichung,

SDN Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

- Pressestelle -

Peter Andryszak

pressestelle@sdn-web.de

0172-4363439 (in dringenden Fällen)

www.sdn-web.de

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. (SDN)

ist ein überregionaler und gemeinnütziger Umweltschutz-Dachverband, der 1973 ins Leben gerufen wurde und sich seitdem sachlich-fachlich und partei-übergreifend für den Schutz der Nordsee als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum engagiert. Sie dient rund 200 Kommunen, Landkreisen, Naturschutzvereinen, Instituten, Verbänden und Einzelmitgliedern als Sprachrohr. Gemeinsames Ziel: die Eigenarten und Schönheiten der Nordsee, des Wattenmeeres und der angrenzenden Küste vor schädigenden Eingriffen durch den Menschen zu schützen und Probleme des Nordseeschutzes einer Lösung zuzuführen.

Einige Maßnahmen der letzten Jahrzehnte, bei denen die SDN als Lobbyverband die Belange der Küste vertreten hat und die inzwischen als weitgehend abgearbeitet gelten dürften, sind die Dünnsäure-, Abfall-, und Klärschlammverklappung, die Anschaffung moderner Notschlepper, das Notschleppkonzept, Antifouling, Luftüberwachung, Ballastwasser, Tankreinigung, MARPOL I bis IV, u.a.m.

Die SDN ist Mitglied der KIMO International: <http://www.kimointernational.org>