

Beschuldigung und Kriminalisierung des Kapitäns des Tankers PRESTIGE nach dem Seeunfall

Kapitän Dr.-Ing. W. Müller, VKS Rostock

Wenn im Ergebnis eines Seeunfalls eine solche verheerende Umweltkatastrophe wie beim Untergang der PRESTIGE entsteht, werden leider in der Öffentlichkeit, bevor die **Ursachen** untersucht und bekannt sind, der Schuldige oder die Schuldigen gesucht und schnell gefunden. In den meisten Fällen, wie auch dem vorliegenden tragischen Seeunfall, der Kapitän- *unser Berufskollege*.

Beschuldigungen gegen Besatzungen nach einem Seeunfall

Wie bereits bei ähnlichen Unfällen, entsteht eine Kette von gegenseitigen Beschuldigungen, die alle ein Ziel haben, die eigenen Versäumnisse und Verschulden abzuwehren und zu verschleiern. Die Schuld wird weitergereicht, mit teilweise völlig falschen Tatbeständen und Sachverhalten. Diese Beschuldigungen zielen auf das Ende einer Kette von Versäumnissen. Dort steht der Kapitän, der nicht über eine große Lobby, und die Möglichkeit der permanenten Medienpräsenz, verfügt. Er ist in diesem Fall der Einzige, der für seine Handlungen mit juristischen Maßnahmen zum Schuldigen deklariert und strafrechtlich verfolgt wird.

- Die Besatzung und insbesondere der Kapitän steht am Pranger-

Es muss permanent die bittere Erfahrung gemacht werden, dass prompt, und ohne Rücksicht auf Gerechtigkeit und Wahrheit die Automatik des Abstreitens, des Vertuschens und der Schuldweitergabe nach einem Seeunfall, insbesondere mit großen Umweltschäden, einsetzte.

Leider zeigt sich eine *Tendenz zur Kriminalisierung* einer ganzen Berufsgruppe, wie aus den Veröffentlichungen von Lloyd's List deutlich zu erkennen ist. Es wird unabhängig, von konkreten Ereignissen eine ungerechtfertigte Kriminalisierung der Besatzungen und speziell des Kapitäns vorgenommen, d.h. deren Handlungen und Entscheidungen in ihrer Berufsausübung werden als krimineller Akt - als Verbrechen- betrachtet. Der Fall PRESTIGE ist nur ein Beispiel dafür.

Nach dem Seeunfall der PRESTIGE gipfelte die Beschuldigung in einer **Ankündigung** des französischen Staatspräsidenten. Er spricht von "zweiichtigen Geschäftsleuten und Gaunern des Meeres" - also wir Seeleute-, und kündigte eine Untersuchung durch die Staatsanwaltschaft von Brest gegen Betreiber und *Crew* der PRESTIGE an. [OZ 4/5.01.03]

Die **Tat** folgt durch die Spanische Regierung, mit der Verhaftung des Kapitäns als den Schuldigen. Es wird fortgesetzt, was mit dem Untergang des Tankers ERIKA begann, und mit der Irrfahrt des Tankers CASTOR weitergeführt wurde. Kapitän A. Mangoulas wurde unmittelbar nach seiner Evakuierung von dem havarierten Schiff am 15.11.2002 von der spanischen Polizei verhaftet und in Gewahrsam genommen. Die juristische Aufarbeitung dieser Umweltkatastrophe wird so in der Öffentlichkeit mit der Präsentation eines Sündenbocks –des Kapitäns- geführt. Soweit bekannt, ist bis heute die Verhaftung des Kapitäns die einzige juristische Maßnahme.

Damit wird ein neues Kapitel des internationalen Seerechtes und der Rolle des Kapitäns geschrieben.

Der Vorwurf gegen den Kapitän des Tankers PRESTIGE und seine Verhaftung

Der 67 jährige Kapitän ist angeklagt, „wegen einer möglichen Einbeziehung in ein Verbrechen (in crimes against...) gegen natürliche Ressourcen und die Umwelt sowie die Missachtung spanischer Behörden in den ersten Stunden des Ereignisses“. Dafür hat er bei einer Verurteilung, eine Haft bis zu 6 Jahren zu erwarten [Lloyd's List 06.01.03]

Die spanische Regierung, wirft dem Kapitän vor, dass er die Annahme der spanischen Schlepper unmittelbar nach dem Eintritt des Seeunfalls abgelehnt hat, die das Schiff weg von der Küste, in den Atlantik, schleppen sollten. Sie wertet dies als mangelnde Kooperation und Behinderung der Bergungsarbeiten bei der Bekämpfung der Katastrophe, als der Tanker vor der Küste trieb. [Lloyd's List 29.11.02]

Die Verhaftung des Kapitäns resultiert somit aus seiner Entscheidung, nicht den Forderungen der Küstenstaaten nachgekommen zu sein, sich in den Atlantik schleppen zu lassen, und dort in internationalen Gewässern die Ladung zu leichtern. Er beabsichtigte mit seiner Entscheidung das havarierte Schiff, wie es seine Pflicht ist, in einen sicheren Hafen oder sicheren Küstenbereich zu bringen, um dort den Schaden zu beheben bzw., die Schadensentwicklung zu begrenzen. [CESMA-NEWS-LETTER, Schiff & Hafen, 2/03, S.65]

Wie es scheint wird die Verhaftungen des Kapitäns nach solch einem Seeunfall zur Regel. Zu der Tatsache der Verhaftung kommt das unwürdige Vorgehen sowie die nicht angemessene Behandlung. Wenn man von den Veröffentlichungen in Lloyd's List ausgeht,

- befindet er sich in Hochsicherheitsgewahrsam,
- wird ihm kein oder kaum Kontakt zu seinem Rechtsanwalt und Reeder gewährt,
- wurde eine außergewöhnlich hohe Kautionsstellung von \$3Mill festgesetzt, ein Antrag auf Reduzierung wurde abgelehnt.

Um kein Missverständnis aufkommen zu lassen, es ist eine Selbstverständlichkeit und auch angemessen, dass die Untersuchung dieses Seeunfalls in Anwesenheit des Kapitäns erfolgen muss und seine Anwesenheit im Küstenstaat dazu erforderlich ist. In der Seeschifffahrt gibt es natürlich auch Seeunfälle durch Fehlentscheidungen des Kapitäns oder andere Besatzungsmitglieder, die aber erst im Ergebnis einer ordnungsgemäßen Seeunfalluntersuchung festgestellt werden müssen und für die betreffende Person u.U. verwaltungsrechtliche, zivilrechtliche oder sogar strafrechtliche Konsequenzen hat.

Auf weltweiten Protest, wurde der Kapitän nach nahezu 3 Monaten aus der Haft, gegen Stellung einer Kautionsstellung entlassen. Er darf Spanien nicht verlassen, und muss sich täglich bei der Polizei melden. [OZ 8./9.02.03] Unverständlich ist dabei die recht späte Kautionsstellung. Hier ist der Reeder, in Verbindung mit dem P& I Club, seiner Führsorgepflicht gegenüber dem Kapitän nicht voll gerecht geworden.

Rolle des Kapitäns bei diesem Seeunfall

Es liegt in der Natur der Sache, dass der Kapitän bei der Klärung eines Seeunfalls im Mittelpunkt sowohl des öffentlichen Interesses, als auch der Seeunfalluntersuchung steht. Ausgehend von den Beschuldigungen und juristischen Maßnahmen gegen ihn, steht die Frage welche Rolle spielte er bei diesem Ereignis. Dabei muss dabei deutlich unterschieden werden, zwischen

- Ermittlung der Ursachen des Seeunfalls und wer ist dafür verantwortlich, sowie
- Bewertung der Maßnahmen zur Bewältigung des Seeunfalls, d.h. der Maßnahmen zur Reduzierung der Folgeschäden.

Damit steht primär die Frage, wie konnte es zu dem "Schiffskörpersversagen", der offensichtlichen Ursache des Seeunfalls kommen, und waren Handlungen des Kapitäns dafür ursächlich?

Die Ausgangssituation der Schiffsicherheit dieses Tankers kann wie folgt zusammengefasst werden: [nach CESMA-NEWS-LETTER, Schiff & Hafen, 2/03, S.65]

- Das Schiff war auf den Bahamas als Flaggenstaat registriert, der in der „Weißen Liste“ des ParisMOU geführt wird.
- Der Flaggenstaat Bahamas beauftragte die Klassifikationsgesellschaft AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS), die in der „Weißen Liste“ des ParisMOU geführt wird, mit der Wahrnehmung der hoheitsrechtlichen Aufgaben.
- ABS stellte für das Schiff im Ergebnis der vorgeschriebenen Besichtigungen die Internationalen Sicherheitszeugnisse aus. Es sind FULL TERM CERTIFICATES, d.h. die Zeugnisse sind gültig und das Schiff erfüllt in allen Bereichen die gültigen und zutreffenden internationalen Sicherheitsbestimmungen, und war zum Zeitpunkt der Ausstellung seetüchtig und hatte keinerlei Betriebsbeschränkungen.
- Die Klassifikationsgesellschaft BUREAU VERITAS (BV), die in der „Weißen Liste“ des ParisMOU geführt wird, überprüft und bescheinigt dem Reeder und dem Schiff ein Sicherheitsmanagement in Übereinstimmung mit dem ISM- Code.
- Der Charterer hatte das Schiff besichtigt, und keine Beanstandungen festgestellt.
- Der P&I Club UK unterstützt und versichert das Schiff, Beanstandungen gab es keine, das Schiff hatte ein P & I Deckung.
- Der Kapitän hatte dieser Funktion 32 Jahre Berufserfahrung auf Tankern.

Ausgehend von dieser „Positivliste“ stand dem Kapitän ein seetüchtiges Schiff zur Verfügung, dass alle Sicherheitsauflagen erfüllte und das keinerlei Betriebsbeschränkungen unterworfen war. In diesem Umfeld müssen demzufolge die Mängel, Ablauf und Ursachen des Seeunfalls gesucht werden. Offensichtlich ist jedoch, dass die Handlungen des Kapitäns nicht ursächlich für den Seeunfall waren, wie aus den bisherigen Veröffentlichungen eindeutig hervorgeht. Nach Angaben von ABS entsprach der Beladungszustand des Schiffes bei Abgang im Ladehafen in vollem Umfang den Vorgaben des „Loading Manuals“. Alle Beanspruchungswerte lagen im zulässigen Bereich.

Die zweite wesentliche Komponente, die Bewältigung des Seeunfalls, d.h. die Maßnahmen nach Eintritt des Seeunfalls, liefen im wesentlichen in direktem Zusammenwirken zwischen dem Kapitän und der Notfall-Infrastruktur des Küstenstaates ab. Welche entscheidenden Handlungen führte der Kapitän aus, bzw. welche Entscheidungen traf er nach Eintritt des Ereignisses und was waren die angeblich *kriminellen Handlungen*:

- Nach Eintritt von Wasser in die Stb. Ballasttanks, ließ er „Gegenfluten“, um die aufgetretene Krängung von 25 bis 30 Grad zu reduzieren. Damit sollte ein Kentern verhindert sowie ein weiter Ölaustritt aus der „Butterworth-Öffnungen“ vermieden werden.
- Meldung des Schadens an den Küstenstaat entsprechend SOLAS CI/R.11 und dem ParisMOU.
- Annäherung an die Küste, um einen Hafen anzulaufen bzw. in ruhigem Wasser, den Schaden zu beheben oder Ladung zu leichtern.
- Ablehnung der Weisung des Küstenstaates, sich mit Hilfe von Schleppern von der Küste wegschleppen zu lassen. Er hat damit im Sinne SOLAS C.V/R.10-1. *Entscheidungsfreiheit des Kapitäns im Interesse einer sicheren Schiffsführung* gehandelt. Annahme eines Bergungsschleppers und eines Bergungsteams (Spezialisten), um die notwendigen Sicherungsmaßnahmen in Küstennähe bzw. geschützten Gewässern, unter günstigen Seegangsbedingungen sowie günstiger Lage zur See, durchzuführen.

- Nach Evakuierung eines Teils der Besatzung ist er zur Unterstützung des Bergungsteams, bis zur endgültigen Evakuierung mit zwei weiteren Besatzungsmitgliedern an Bord geblieben, was nicht immer selbstverständlich ist.

Es war Aufgabe des Kapitäns, nach dem Eintritt des Anfangsschadens Besatzung, Schiff und Ladung zu retten bzw. den Schaden so gering wie möglich zu halten und Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung eines Umweltschadens einzuleiten. Das hatte seine Handlungen, unter Berücksichtigung des Zustandes des Schiffes, der Wetterlage sowie den externen Möglichkeiten der Hilfeleistung, zu bestimmen. Sie waren aus der Situation heraus gerechtfertigt, um die Besatzung und das Schiff zu retten und den Umweltschaden so gering wie möglich zu halten. Die Maßnahmen und Entscheidungen des Kapitäns nach Eintritt des Seeunfalls, sind auch aus heutiger Sicht und aus der Sicht von Seeleuten, kaum zu beanstanden

Das Bemühen des Kapitäns scheitert an der fehlenden Notfall-Infrastruktur(z.B. Nothafen) sowie an dem unprofessionellen Krisenmanagement des Küstenstaates. Diese Unterlassungen und Handlungen, außerhalb des Einflussbereiches des Schiffes, sind *ursächlich* für die *Umweltkatastrophe*. Ein Indiz dafür ist das Ergebnis der später zwangsweise durchgeführten Verschleppung von der Küste weg in den Atlantik. Das hat wie bekannt, zur fortschreitenden Schädigung des Schiffkörpers mit zunehmenden Ölverlust, und schließlich dem Durchbrechen und Sinken des Schiffes mit den katastrophalen Folgen der Ölverschmutzung geführt.

Wenn auch die Ursachen des Seeunfalls und die Maßnahmen danach noch nicht untersucht sind, ist die Umweltkatastrophe nicht durch die Handlung bzw. Entscheidung des Kapitäns, sondern durch die mangelnde bzw. fehlende Notfall-Infrastruktur und das zweifelhafte Krisenmanagement des Küstenstaates, zurückzuführen. Das Krisenmanagement des Küstestaates war offensichtlich auf das Ziel orientiert, den Havaristen weit weg von der Küste sinken lassen. Das war eine falsche Zielsetzung, wie sich im weiteren Verlauf der Entwicklung, bis hin zur Katastrophe, gezeigt hat. Die Vorgehensweise des Küstenstaates bei diesem Seeunfall, außerhalb ihrer Territorialgewässer, aber innerhalb der „Erweiterten Wirtschaftszone“ öffnet einen Fragenkatalog zum internationalen Seerecht, der Fragen zur Rolle und Verantwortung eines Kapitäns einschließt.

Bei diesem Seeunfall zeigt sich jedoch in der öffentlichen und besonders auch in der juristischen Bewertung, dass die Ursachen die zum Unfall geführt haben nebensächlich sind und nur die Maßnahmen nach Eintritt des Ereignisses im Mittelpunkt der Bewertung stehen. Wie es scheint, wird außer gegen den Kapitän gegen keine weitere Person oder Institution juristisch vorgegangen. Folgt man dieser Logik, würde dem Kapitän folgende grundsätzliche Rolle zugewiesen:

Er hat die Fehler und die Mängel der anderen an einem Seeunfall beteiligten zu korrigieren. Gelingt ihm das nicht, wie in diesem Fall, ist er der „Allein-Verantwortliche“ und somit das juristische Opfer. Das kann nicht sein, in diese Ecke darf der Kapitän nicht gestellt werden.

Reaktion anderer für die Schiffsicherheit zuständige Institutionen zu diesem Seeunfall und zu der Rolle des Kapitäns

Als ein Beispiel soll die Haltung der zuständigen Klassifikationsgesellschaft genannt werden. Eine entscheidende Rolle in der Kette der für die Schiffsicherheit zuständigen Institutionen für diesen Seeunfall, dessen Ursache offensichtlich das „Versagen der Schiffskörperkonstruktion“ ist, spielt die Klassifikationsgesellschaft.

Sie ist die kompetente und zuständige Institution für die Projektprüfung, Neubauüberwachung und Neubaulizenzierung sowie die Betriebsüberwachung- insbesondere der Schiffskörperkonstruktion über die gesamte Lebenszeit des Schiffes. Sie bestätigt im Ergebnis ihrer periodischen Besichtigungen die Einhaltung der Klasse- und Konventionsforderungen. Sehr zweifelhaft ist jedoch der Standpunkt

der in diesen Seeunfall involvierten zuständiger Klassifikationsgesellschaft. So vertritt AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS) die Auffassung: [Lloyd's List 05.12.02]

- Der Anfangsschaden(damit die Ursache) in der Bordwand Ballasttank 2 und Ballasttank/Ladungstank 3, ist vermutlich durch Seeschlag(„breaking wave impact), oder durch Schäden die ein Fender in diesem Bereich beim Einsatz als Bunkerschiff verursacht hat, entstanden: Interpretiert heißt das; „Höhere Gewalt“ bzw. „Operationsmangel“.
- Das Sinken und der Ölaustritt, und damit die Umweltverschmutzung, ist durch „Overstressing“ beim Gegenfluten entstanden, mit dem das Schiff unmittelbar nach Eintritt des Anfangsschaden aufgerichtet wurde. Interpretiert heißt das; Der Umweltschaden ist durch die Handlung des Kapitäns entstanden.

Schlussfolgerungen

Im Falle PRESTIGE haben wir die gleiche Situation wie bei den Seeunfällen ERIKA und CASTOR. Das zwingt erneut zu der Feststellung, dass die *Notfall-Infrastrukturmaßnahmen* des Küstenstaates bisher nicht realisiert und keine Schlussfolgerungen, insbesondere bei der Einrichtung von Nothäfen, gezogen wurden

Unabhängig von der Notwendigkeit die Ursachen des Seeunfalls zu untersuchen und daraus Schlussfolgerungen zu ziehen, ist es erforderlich, endlich das Problem der Gefahrenbekämpfung nach einem Seeunfall zu klären. Auch wenn alle Ursachen, die zu solchen Seeunfall führen beseitigt sein sollten, haben die Notfall- Infrastruktur, einschließlich des Problems der Nothäfen, eines Küstenstaates einen hohen Stellenwert. Dazu müssen schnellstens Lösungen realisiert werden. In diesem Spannungsfeld der Maßnahmen zum Schutz von Personen- Schiff und Umwelt nach einem Seeunfall, steht der Kapitän.

Eine klare Rechtslage und entsprechender Handlungscode sind daher erforderlich. Es sind Maßnahmen festzulegen, damit nicht der Kapitän für Versäumnisse im Vorfeld und bei der Gefahrenbekämpfung im Küsteland zur Verantwortung gezogen werden kann. Er braucht juristischen Schutz.

Meinungen und Forderungen der Interessenvertreter unseres Berufsstandes

Es ist Aufgaben der Interessenvertreter unseres Berufsstandes, die bestehenden Missstände im Umgang mit dem Kapitän, wie sich bei diesem Seeunfall gezeigt hat, aufzuzeigen und Möglichkeiten ihrer Veränderungen vorzuschlagen. Dazu stellvertretend zwei Meinungen von kompetenten Interessenvertretungen:

Der Präsident der CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS(CESMA) Kapitän G. Kiehne kritisiert in CESMA-NEWSLETTER [Schiff&Hafen, 02/03, S.65] deutlich die Verfahrensweise und den Umgang mit dem Kapitän. Er zeigt dazu Fakten auf, und spricht die Hoffnung aus, das der Flaggenstaat, als der für die Besatzung Verantwortliche, diesen Fall vor das Internationale Seeschiedsgericht (**International Tribunal for the Law of the Sea**) bringt, um Rechtssicherheit zu schaffen.

THE NAUTICAL INSTITUTE, das Nautiker weltweit repräsentiert [Lloyd's List, 06.12.02] stellt fest:

"THIS was the action of a hero, not a criminal,"

und fordert, dass auf der Suche nach Sündböcken die Menschenrechte nicht außer Acht gelassen werden, und das es an der Zeit ist, einen INTERNATIONAL CODE OF SAFE PRACTICE zu

entwickeln, der den Kapitän vor Anklagen in ausländischen Zuständigkeiten schützt und schließt mit der Frage:

“Who wants to be a shipmaster?”

Standpunkt des VKS Rostock

Ausgehend von der dargestellten Situation und ihren Konsequenzen, sieht der VKS Rostock, die Notwendigkeit, dass alle Interessenvertretungen unseres Berufstandes diesen Fall zum Anlass nehmen, öffentlich wirksam werden. Es muss erreicht werden, dass die zunehmende Kriminalisierung unseres Berufes unterbleibt. Außerdem ist durch internationale Maßnahmen Rechtsicherheit zu schaffen und der Handlungsspielraum des Kapitäns zu definieren.

Wir wenden uns deshalb gegen die zunehmende ungerechtfertigte Kriminalisierung unseres Berufstandes in der Öffentlichkeit sowie gegen die Inhaftierung unseres Berufskollegen, des Kapitäns des Tankers PRESTIGE im Zusammenhang mit dem Untergang seines Schiffes.

Wir sind dafür, dass wie von CESMA vorgeschlagen, vom Flaggenstaat, gegen die Inhaftierung des Kapitäns der PRESTIGE, Klage vor den Internationalen Seeschiedsgericht erhoben wird, um für unsere Berufskollegen Rechtssicherheit zu schaffen. Wir unterstützen den Vorschlag von THE NAUTICAL INSTITUTE, einen INTERNATIONAL CODE OF SAFE PRACTICE, der den Kapitän vor Anklagen in ausländischen Zuständigkeiten schützt, zu entwickeln.
