

Gedanken und Fragen

zum Seeunfall der PRESTIGE und Umgang mit dem Kapitän

20.03.2003

Seeunfälle, wie die der ERIKA (Dez. 1999) und PRESTIGE (Nov.2002), führen bedauerlicherweise immer zu katastrophalen Folgen für Fauna, Flora und den Lebensunterhalt der im betroffenen Gebiet ansässigen Menschen und erfordern einen hohen Einsatz von Mensch und Technik zur Minimierung der Folgen. Zusätzlich sind die Helfer dem Risiko gesundheitlicher Schäden ausgesetzt.

Öl- und Chemieunfällen wird völlig zu Recht ein großes öffentliches Interesse entgegen gebracht, und Regierungen geraten zunehmend unter Druck, wenn eigenes Versagen in der Notfallhandhabung sichtbar wird.

Das Ausmaß der Verunreinigung der galizischen und französischen Küste durch das Schweröl der PRESTIGE hat ohne jeden Zweifel - selbst für den Nichtfachmann klar erkennbar - seine Ursache vor allem in der Verweigerung eines für die Leichterung des havarierten Tankers geeigneten Liegeplatzes im Schutz der Küste oder in einem Hafen. Stattdessen wurde das Schiff auf Veranlassung der spanischen Behörden ca. 6 Tage in die offene See des Winter-Nordatlantiks geschleppt bzw. dem dortigen Seegang ausgesetzt.

Mit Blick auf die schlimmen Erfahrungen Spaniens aus dem Festkommen und der Explosion der AEGEAN SEA im Jahre 1992 vor La Coruña ist dieses Verhalten, ein havariertes Schiff möglichst weit weg von der eigenen Küste zu halten, zunächst nachvollziehbar. Sinnvoll ist es deshalb aber noch lange nicht.

Der Ruf nach höherer finanzieller Regulierung der Folgeschäden ist nur ein Teil der Problemlösung, und könnte nebenbei den Effekt haben, Bergern die erforderliche Unterstützung zur Rettung des Tankers und seiner Ladung auch in Zukunft zu verweigern.

Die Begründung der spanischen Behörden, die Berger würden auch nur versuchen, aus der Notlage des Tankers Profit zu schlagen, scheint bei einer so schwer wiegenden Havarie völlig danebengegriffen.

Es ist sicher gut, mittels staatlicher Befugnis gegen bestimmte negative Auswüchse in der internationalen Seeschifffahrt im Interesse des Schutzes des menschlichen Lebens, der Umwelt und des ökonomischen Wettbewerbs vorzugehen. Dies jedoch zu praktizieren, wenn der Schaden bereits offensichtlich und die Gefahr einer gewaltigen Katastrophe absehbar ist, ist der falsche Weg.

Mit den Erfahrungen aus der Nothafenverweigerung für die ERIKA, dem nachfolgenden Auseinanderbrechen des Tankers und seines Unterganges sowie der dadurch verursachten Ölpest hätte man sogar erwarten können, dass die französischen den spanischen Behörden bzw. deren Experten dringend raten, die PRESTIGE unter Landschutz zu bringen, da abzusehen war, dass auf Grund der Position des Tankers und der Großwetterlage auch französische Küstenabschnitte bei einem Ölaustritt in Folge einer sich dramatisch zuspitzenden Situation betroffen sein würden.

Ein weiterer damit verbundener Vorschlag hätte sein können, alle Kosten, die über den durch den International Oil Pollution Compensation (IOPC) Fund 1992 maximal zur Verfügung stehenden ca. USD 180 Mio. liegen, mit Spanien zu teilen.

Stattdessen werden jetzt Erfahrungen gesammelt bei Tiefseebohrungen und der Ölförderung aus einem Wrack in 3.500 m Tiefe. Erkenntnisprozesse dieser Art sind die

teuersten und hoffentlich nachhaltig genug, die Nothafenproblematik nun endlich zügig und vernünftig zu lösen.

Bei der 2001 mit Kerosin beladenen CASTOR haben alle Anrainerstaaten des Mittelmeers dem havarierten Tanker Landschutz verweigert. In diesem Fall waren die Berger trotz eines über die gesamte Breite des Tankers gehenden Risses im Deck erfolgreich, konnten auf See die gesamte Ladung umpumpen und es kam nicht zur Katastrophe. Ein Unfall damals mit dem leicht flüchtigen Kraftstoff der CASTOR hätte die Behörden u.U. zu anderer Vorgehensweise bei der PRESTIGE veranlasst.

Das jetzige Desaster der nachhaltigen Küstenverschmutzung gewaltiger Küstenabschnitte durch Schweröl wäre nicht eingetreten und die ins Auge gefassten Entsorgungs- bzw. Konservierungsarbeiten am Wrack könnten unterbleiben.

Dieses bei den drei Tankern praktizierte Verhalten wirft die Frage auf, ob sich das zukünftige Notfallmanagement wirklich darin erschöpfen soll, Havaristen mitsamt ihrer Ladung vorzugsweise zu entsorgen bzw. sie zumindest dieser Gefahr in rauer See auszusetzen? Die Nothafenproblematik wäre damit gelöst - oder doch nicht?

Wäre der Doppelhüllentanker BALTIC CARRIER, wenn sich die Kollision im März 2001, statt in der Ostsee, vor der spanischen Küste ereignet hätte, ebenfalls auf die offene See geschleppt worden?

Der Schaden am Schiff war jedenfalls dem der PRESTIGE vergleichbar und die explodierte AEGAEN SEA war ein Doppelhüllen-Schiff.

Will man zukünftig einen festgekommenen Tanker mit schweren Bodenschäden auch nur so weit leichtern bis er aufschwimmt und ihn danach in die offene See schleppen, nur um ihn von der Küste fern zu halten?

Ist es wirklich eine kluge politische Entscheidung, sogenannte "black listed" Einhüllentanker eines bestimmten Alters zu zwingen, außerhalb der 200 sm „ausschließlichen Wirtschaftszone“ zu fahren?

Die Seeleute fürchten sich nicht vor dieser Küstenentfernung, aber eines ist sicher, die Hilfe (die für die Besatzung einmal unberücksichtigt gelassen) ist bei Schäden, wie dem der PRESTIGE, erschwert. Aber genau wegen des möglichen Eintritts eines solchen Ereignisses werden die Tanker von der Küste fern gehalten. Berger treffen später ein, Bergungskosten steigen enorm und dem Öl ist es letztlich egal, ob es aus großer Tiefe aufsteigen muss, bevor es noch ausgedehntere Küstenabschnitte verunreinigt.

Der Kapitän der PRESTIGE wurde wieder einmal und sofort der Öffentlichkeit als der Schuldige für das gesamte Ausmaß der Katastrophe präsentiert und selbst Teile der Besatzung wurden nach glücklicher Rettung und noch bevor die Ursachen auch nur annähernd ermittelt waren, Unterstellungen ausgesetzt ("die Einen waren angeblich viel zu jung", "der Kapitän im Vergleich zu spanischen Kapitänen zu alt", "falsche Reaktion nach dem Wassereinbruch im Schiff", "nicht kooperatives Verhalten"). Dabei ist klar zu unterscheiden zwischen dem Plattenverlust in der Steuerbord-Bordwand und dem Tage später erfolgten Auseinanderbrechen des Tankers als der eigentlichen Ursache der gewaltigen Ölverschmutzung und den damit verbundenen Kosten.

Die Nothafenproblematik ist bis zum heutigen Tag durch die Verantwortlichen nach jahrelangen Diskussionen nicht gelöst. Dem Kapitän werden jedoch die während des Seeunfalles unter enormem psychologischen Druck und physischer Anspannung getroffenen Entscheidungen sofort vorgeworfen und zum Anlass genommen, ihn nach glücklicher Rettung zu inhaftieren.

In diesem Zusammenhang ist es erwähnenswert, dass verölte Seevögel generell weit mehr öffentliches Interesse finden, als die Seeleute, die in Ausübung ihres Berufs bei der Beförderung der für die Gesellschaft notwendigen Energieträger und Rohstoffe in vielen Fällen mit dem Schiff in die Tiefe gerissen werden oder genauso jämmerlich ertrinken und unschuldig zu Tode kommen, wie die Tiere.

Seeunfälle, wie die der ERIKA oder der PRESTIGE, sind immer das Ergebnis einer ganzen Ursachenkette.

In keinsten Weise soll hier die Verantwortung, die vor allem dem Kapitän, aber auch seinen Offizieren und der Besatzung bei der ordentlichen Beladung des Schiffes und sicheren Reisedurchführung obliegt, in Abrede gestellt werden. Er ist jedoch nur ein Glied dieser Ursachenkette - allerdings das am leichtesten greifbare.

Über die Jahrhunderte haben sich nicht zuletzt als Folge von Seeunfällen und zur Gewährleistung des ökonomischen Erfolgs der Reeder Regularien herausgebildet, die im Zusammenspiel unterschiedlichster Institutionen und Verwaltungen die Seeschifffahrt ökonomisch effizient und sicherer machen sollten.

Genannt seien nur

- die IMO, zuständig für die Erarbeitung und Verabschiedung internationaler Konventionen, wie SOLAS, MARPOL, LOADLINE, dem ISM-Code, den Haftungskonventionen, die wiederum durch die Staaten unterzeichnet oder in nationales Recht übernommen werden,
- die Klassifikationsgesellschaften, mit der Dachgesellschaft IACS, ihrem umfangreichen Regelwerk und weltweit tätigen Besichtigern,
- die Flaggenstaaten mit weitgefassten Zuständigkeiten für Hafenstaatenkontrollen, Ausbildung und Zertifizierung, ISM-Audits, Seeunfalluntersuchung, Menschenrettung und Notfallmanagement im vorgelagerten Küstenbereich,
- die Charterer mit eigenen Inspektoren, bevor sie ein Schiff chartern,
- die Schifffahrtsgesellschaften mit Management- und Crewing-Firmen,
- der Tankereigner-Verband,
- die Kasko- und Haftpflichtversicherer, ebenfalls mit der Möglichkeit, Schiffe vor Abschluss der Versicherung zu besichtigen, sowie
- der Internationale Oil Pollution Compensation (IOPC) Fund 1992.

Jeder hat seine Zuständigkeiten und damit auch Verantwortung. Zu dieser zu stehen, wird grundsätzlich nur vom Bordpersonal verlangt.

Die seitens der spanischen Behörden erhobenen Vorwürfe des angeblich unkooperativen Verhaltens des Kapitäns im Vorfeld der Annahme der Schlepper und der Missachtung behördlicher Weisungen, die die Inhaftierung des Kapitäns angeblich rechtfertigen sollen, können nicht beurteilt werden.

Es darf jedoch sicher davon ausgegangen werden, dass der 67-jährige Kapitän sich seiner Verantwortung zur Rettung der Besatzung und des Schiffes und seiner "overriding authority to make decisions with respect to safety and pollution prevention" (ISM-Code) bewusst war.

Die Bergungsfirmen mögen es verzeihen, und ihre tatsächlichen Verdienste bei wirklich schwierigen Operationen sollen in keiner Weise in Frage gestellt werden, doch es ist nicht ungewöhnlich, dass versucht wird, bei Schiffen in Not, einen überdurchschnittlichen Bergelohn, und wenn auch nur durch übertriebenen Aufwand, zu erzielen.

Das Freischleppen und erneute Festkommen des Tankers ACUSHNET im Kattegat im Februar 2003 darf wohl als ein jüngstes Beispiel dafür angesehen werden. Durch völlig unnötige Abbringversuche mittels mehrerer Schlepper wurde die Gefahr des Aufreißens des Schiffsbodens dieses Einhüllentankers geradezu heraufbeschworen. Nach einem Blick in die Seekarte, der Gezeitentafel und Einholung des Wetterberichts jedoch hätte die Auflagekraft unkompliziert ermittelt, die Menge der zu leichteren Ladung klar definiert und unter Beachtung eines Sicherheitsfaktors auch vor Ort geleichtert und nach dem Freikommen und entsprechender Taucheruntersuchung wieder geladen werden können. Das Schiff wäre stressfrei aufgeschwommen. Was wurde aber gemacht?

Es wurde zu wenig Ladung geleichtert, Schlepper haben danach das Schiff freigeschleppt und auf dem Weg zur Taucheruntersuchung kam es (sicher noch unter Kommando des Bergers, d.h. de facto unter der immer wieder beschworenen und geforderten Lotsenberatung) erneut fest.

Solch unnötigem Aufwand, der den Bergelohn letztlich mitbestimmt, darf der Kapitän, solange der Repräsentant des Eigners noch nicht vor Ort ist, jedoch in legitimer Weise entgegen steuern, allerdings nicht mehr, wenn eine Strandung mit katastrophalen Folgen bei sich hinziehenden Verhandlungen wahrscheinlich wird.

Zum Zeitpunkt der Verhandlungen mit den Schleppern, war die PRESTIGE jedoch offensichtlich noch manövrierfähig.

Wenn aber das Handeln um den Preis ein akzeptiertes Geschäftsgebaren ist - hingewiesen sei nur auf die Diskussionen um die von allen Experten als völlig unangemessen bezeichnete Kautions von USD 3 Mio. zur Entlassung des Kapitäns aus dem Gefängnis - muss man dem Kapitän die versuchte Einflussnahme auf den Berge-/Schlepplohn nicht verübeln und vorwerfen.

Eine weitere Überlegung zum Vorwurf angeblich nicht kooperativen Handelns und der Missachtung von Weisungen der Behörden scheint angebracht.

Der Kapitän hätte sich sofort nach der Notfallmeldung mit der Besatzung in das Rettungsboot begeben oder als letzter per Hubschrauber bergen (retten) lassen können, ohne sich Sorgen um das Schicksal seines Schiffes zu machen. Ein so dramatischer schwerwiegender Schaden am Schiff, berechtigt jeden Kapitän, für seine Besatzung und sich nur noch lebensrettende Maßnahmen zu veranlassen.

Damit aber dürften sich Vorwürfe gegen seine Person, wie bislang publiziert, relativieren oder gar gegenstandslos werden.

Wer schon einmal gesehen hat, wie sich das Achterschiff eines Schiffes nach einem Wassereintritt in Sekundenschnelle senkrecht stellt, kann beurteilen, dass bei Eintritt eines solchen Schadens, wie dem der PRESTIGE, akute Lebensgefahr für alle an Bord besteht. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass Tanker offensichtlich nicht ganz so schnell wie Bulker von der Oberfläche verschwinden.

Er hat sein Schiff jedoch nicht sofort verlassen, sondern vorher gemeinsam mit dem Ersten Offizier und Chief Engineer unter Einsatz der eigenen Leben eine Leinenverbindung zum Schlepper hergestellt.

Wenn der Kapitän diese Leinenverbindung nur herstellen sollte, um sein havariertes Schiff bewusst der Gefahr des Unterganges auszusetzen und von der rettenden Bucht oder dem Nothafen wegzubringen, ist sein eventuelles Sträuben gegen diese Verfahrensweise unter Beachtung seiner Berufsehre nachvollziehbar.

Sein Anliegen bestand, nachdem seine Besatzung in Sicherheit war, darin, auch das Schiff zu retten und das nicht nur im Interesse seines "Reeders", sondern auch im Interesse des Schutzes der spanischen Küste.

Die BRAER erlitt in Küstennähe "nur" einen Maschinenausfall. Die Besatzung ließ sich sofort abbergen.

Den Bergern gelang es dann nicht mehr, eine Leinenverbindung herzustellen oder beide Anker in voller Länge auszubringen. Das Schiff strandete und war mitsamt der Ladung ein Totalverlust.

Auf die Ausflüchte zur Durchführung von Besichtigungen und die korrekte Auslegung des eigenen Regelwerkes der Klassifikationsgesellschaft soll nicht weiter eingegangen werden.

Ein Fakt blieb jedoch in Bezug auf die PRESTIGE in den öffentlichen Diskussionen bislang völlig unberührt. Das ist der bei der CASTOR angeblich 2001 erstmalig festgestellte SUPERROST.

Dieser soll nach damals "neuesten" Erkenntnissen der zuständigen Klassegesellschaft in besonderem Maße ausgewechselte und nicht beschichtete Platten stärker befallen, als den ursprünglichen Schiffskörper.

Abgesehen davon, dass dieses Argument als neue Erkenntnis bei der CASTOR wenig überzeugend war, da Klassebesichtiger seit Jahrzehnten "nichts Anderes" tun, als das Auswechseln von Platten zu überwachen und später wieder zu begutachten, hätte genau diese "überraschende" Erkenntnis bei der jährlichen Besichtigung der PRESTIGE besondere Beachtung finden müssen.

Das Abstellen auf die Hafenstaatenkontrolle oder auch die Vettings (Inspektionen) der Charter zur Feststellung sich anbahnender Strukturschäden, dürfte bis auf wenige Ausnahmen vergebens sein. Auch die Besatzung kommt nach der Wertzeit kaum noch zur Innenbesichtigung von Tanks und hat, solange kein augenscheinlicher Schaden vorliegt oder ein Ereignis (hartes Anlegemanöver) solchen vermuten lässt, keinen Anlass dazu, zusätzlich zu den jährlichen Besichtigungen der Klassegesellschaft, eigene Tankbesichtigungen vorzunehmen.

Bei allen Verpflichtungen des Eigners/Operators, die besondere Verantwortung der Klassegesellschaft ergibt sich daraus, dass eigentlich nur sie die Tanks gasfrei vorfindet und von innen mit der erforderlichen Expertise besichtigen kann und der Eigner genau zu diesem Zweck das Schiff in die Werft schickt bzw. zur jährlichen Be-

sichtigung vorstellt. Im konkreten Fall wären zur jährlichen Besichtigung Ballasttanks zu besichtigen und zugänglich gewesen.

Fehler und Unterlassungen kommen sicher in jeder Berufsgruppe vor.

Dass aber nur der Kapitän, der (zusammen mit der Besatzung) in besonderem Maße dem unmittelbaren Stress des Seenotfalles und der Gefahr für das eigene Leben ausgesetzt war und nachweislich die gewaltige Ölverschmutzung an den Atlantikküsten nicht zu verantworten hat, 85 Tage inhaftiert und in seiner Verteidigung bzw. an der Klarstellung bestimmter Zusammenhänge gehindert wurde und noch heute wird, ist eine Schande.

Oder hätte er besser getan, mit seinem Schiff unter zu gehen?

Die Veröffentlichung eines Fotos in Lloyd's List vom 17.02.03, das die symbolische Strangulierung des Kapitäns der PRESTIGE in einem kleinen französischen Hafen zeigt, macht zutiefst betroffen und wirft die Frage nach der Zielstellung solcher Veröffentlichung auf.

Es besteht ohne jeden Zweifel ein Unterschied zwischen der Reaktion der durch die Ölpest unmittelbar betroffenen und deshalb wütenden Anwohner, die jedoch wesentliche Zusammenhänge gar nicht beurteilen können, und der auflagenstarken weltweiten Verbreitung eines solchen Bildes in einer seriösen maritimen Zeitschrift, das einem Aufruf zum Mord am Kapitän gleichkommt.

Gegen diese Art der Behandlung unseres Berufsstandes gilt es, sich zu wehren.

Peter Jungnickel, 20.03.2003

Kapitän

Mitglied des Vereins der Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V., Rostock

Der Artikel wurde in SCHIFF UND HAFEN 2003 veröffentlicht.