

Veröffentlicht in Schiff & Hafen 2/2004 unter dem Titel: Seefälle mit Bulkcarriern im Schatten der spektakulären Seeunfälle.

## **Ist das Leben von Seeleuten weniger Wert als die Schädigung der natürlichen Umwelt durch Öl?**

*- Im Schatten der spektakulären Seeunfälle mit Tankern (z.B. PRESTIGE) entwickelte sich ein erhebliches Risiko für die Besatzungen von Bulk Carriern -*

**Kapitän Dr.-Ing. Werner Müller, VKS - Rostock**

### **Kette der Seeunfälle mit Tankern - ihre Gemeinsamkeiten und Ursachen**

Nach dem Untergang der PRESTIGE am 19.11.2002 wurde ein Höhepunkt in der öffentlichen Diskussion über Seeunfälle mit Tankern erreicht und mit einer bisher unbekanntem Intensität wurden Aktivitäten in allen Bereichen der Seeschifffahrt und durch die Politik ausgelöst.

Dieser Seeunfall ist dabei jedoch kein Einzelfall, sondern nur das letzte Glied in der Kette ähnlicher Seeunfälle der letzten Jahre (z.B. ERIKA-1999, IEVOLI SUN-2000), die aufgrund der sehr großen Umweltschäden, die Öffentlichkeit und die Politik stark beunruhigt haben. Sie hatten folgende Gemeinsamkeiten:

- Ursache war das **Versagen der Schiffskörperkonstruktion**.
- Einlaufen in einen **Nothafen** bzw. ein **geschütztes Gewässer** (ein altes Recht der Seeschifffahrt) wurde verweigert.
- **Seeleute kamen nicht ums Leben**.

Bemerkenswert für die Situation in der öffentlichen Wahrnehmung ist der tragische Seeunfall des 31335 dwt großen Tankers KRISTAL. Dieser ereignete sich am 27.02.2001 an der spanischen Atlantikküste. Die Öffentlichkeit nahm ihn kaum zur Kenntnis, da die ausgetretene Ladung Melasse keine Umweltschäden verursachte. Das dabei 11 Seeleute starben, war kaum von Interesse. Die Ursachen waren nahezu identisch mit denen der anderen Tanker. Das veranlasst die Angehörigen der Opfer, nach der breiten öffentlichen Diskussion des Unfalls der PRESTIGE, zu der Feststellung [Lloyd's List 27.02.2003]

**„WHEN OIL AND WATER COUNT MORE THAN THE LOST LIVES OF SEAFARERS“.**

### **Seeunfälle mit Bulk Carriern – im Schatten der Tankerunfälle**

Noch gravierender, und nahezu unbemerkt in der Öffentlichkeit sowie ohne Reaktionen der Politik, ereigneten sich im Schatten der Tankerunfälle, seit Mitte der 80' Jahre - d.h. nahezu 20 Jahre - bis heute, sehr schwere Seeunfälle mit Bulk Carriern. Ihre Ursachen und Konsequenzen für die Besatzungen zeigen folgende Zahlen sehr eindrucksvoll. [Zusammengestellt nach: Lloyd's Register; Bulk Carriers-an update, March 1998]

Veröffentlicht in Schiff & Hafen 2/2004 unter dem Titel: Seefälle mit Bulkcarriern im Schatten der spektakulären Seeunfälle.

## 1990 – 1998

- **Sehr schwere Seeunfälle: 109 Bulk Carrier (dwt > 20 000 t) bei denen Versagen der Schiffskörperkonstruktion die Ursache war.**  
**Im Einzelnen:**
  - **Gesunken: 38 BULK CARRIER**
  - **Vermisst: 7 BULK CARRIER**
  - **Schwere Schäden(einschl. Totalverluste): 64 BULK CARRIER**
- **637 Seeleute kamen ums Leben.**

Die Reihe dieser schweren Seeunfälle setzte sich weiter fort. Erst 2001 konnte diese Entwicklung gestoppt werden.

## Ursachen der Seeunfälle der Bulk Carrier

Ursächlich für die o.g. Seeunfälle der Bulk Carrier, war das **Versagen der Schiffskörperkonstruktion**. Die Schiffe sind nicht „robust“ genug. Ihre Reservefestigkeit zu gering, um z.B. in folgende Situationen ausreichende Sicherheit zu gewährleisten:

- Verschlechterung des schiffbaulichen Zustandes, durch Korrosion, Materialermüdung und Schäden (wie z.B. nicht kalkulierte bzw. beschleunigte Korrosion).
- Auftreten bzw. Einwirkung nicht beeinflussbarer operativer Risikofaktoren und technologische Abweichungen beim Be- und Entladen (wie z.B. notwendige Anweichung vom vorgegebenen Modell- Beladungsfall, Fahren in schlechtem Wetter)

Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse der **Port State Control**, dass der vorgefundene Zustand der Schiffskörperkonstruktion, teilweise nicht mit den in den Internationalen Sicherheitszeugnissen und Klassezeugnissen bestätigten Zustand übereinstimmt. Offensichtlich wurden durch die zuständige Klassifikationsgesellschaften vorgeschriebene Besichtigungen nicht durchgeführt oder es wurden im Ergebnis durchgeführter Besichtigungen notwendige Maßnahmen zur Instandsetzung nicht durchgesetzt. Das „SUB-STANDARD-SCHIFF“ hat in diesen Fällen „FULL TERM CERTIFICATES“.

Unmittelbar nach Seeunfällen mit Bulk Carrier wurden in der Regel der Öffentlichkeit Ursachen aus dem operativen Bereich der Schiffsführung präsentiert, und die „moderne“ Formel vom „**Menschlichen Versagen**“ der Besatzung zur Erklärung angewendet. Im Ergebnis der späteren Unfalluntersuchungen, wurden jedoch vorwiegend technische Ursachen festgestellt, die dann aber kaum in der Öffentlichkeit Beachtung fanden.

Veröffentlicht in Schiff & Hafen 2/2004 unter dem Titel: Seefälle mit Bulkcarriern im Schatten der spektakulären Seeunfälle.

### **Erhöhtes Sicherheitsrisiko für Besatzungen der Bulk Carrier**

Es wird deutlich, dass die Folgen dieser Seeunfälle unakzeptabel hohe Verluste an Menschenleben, und nicht wie bei Tankern ökologische Schäden sind. Grund dafür ist die geringe Überlebenswahrscheinlichkeit in Verbindung mit einem schnellen Sinken der Bulk Carrier bei Wassereinbruch. Nach Feststellungen des DNV [Schiff & Hafen 10/2002] **ist das Risiko für die Besatzung auf Bulk Carriern etwa fünfmal höher als auf einem Tanker.**

Insgesamt starben, von 1980 bis 2002, ca. 2000 Seeleute bei Seeunfällen mit Bulk Carriern. [Fairplay April 2002]

### **Maßnahmen im Ergebnis der Seeunfälle mit Bulk Carriern**

Im Ergebnis von Seeunfällen, hat die Seeschifffahrt im Rahmen der IMO immer bewiesen, dass sie in der Lage ist, aus den Ursachen Schlussfolgerungen zu ziehen, und die notwendigen Maßnahmen durchzusetzen. Bedenklich ist jedoch, dass sich dieser Prozess, bei Bulk Carriern seit ca.1985 bis heute, d.h. nahezu 20 Jahre, hinzieht. In dieser Zeit starben aber weitere Seeleute. Erst jetzt, im Zuge der laufenden Diskussion PRESTIGE, kommt mehr Bewegung in die Lösung dieser Probleme, und die wahren Ursachen, das Schiffs mit seiner Festigkeit und Eignung, rückt mehr in den Mittelpunkt.

### **Schlussfolgerungen und Konsequenzen aus der Sicht der Besatzung**

Die dargestellte Situation zeigt u.a.:

- Das **Leben der Seeleute** spielt in der Öffentlichen Meinung und in Aktivitäten der Politik kaum eine Rolle.
- Das **“Menschliches Versagen“** wird teilweise als Ursachenerklärung benutzt, um die technischen Probleme und Mängel zu verdecken.

Dadurch wird dem Ansehen des Seemannsberufes erheblicher Schaden zugefügt. Dies ist auch ein Faktor, der den Beruf unattraktiv macht. Das trägt mit dazu bei, dass viele (zu viele !) Seeleute ihren gewählten Lebensberuf relativ schnell den Rücken kehren und dadurch wird mittel- und langfristig, das Problem des Berufsnachwuchses innerhalb der EU weiter verschärft. Diese Situation ist verhängnisvoll, denn mit den neuen Anforderungen bei der Umsetzung von ISM, ISPS und FATIGUE, ist eine Aufwertung des Berufes und eine qualitative und quantitative Verbesserung der Besetzung der Schiffe notwendig.

Zum Schutze der Seeleute ist es dringend erforderlich, dass mit der gleichen Intensität, wie bei den Maßnahmen gegen Ölverschmutzung, gehandelt wird. Die Reduzierung des Unfallrisikos der Seeleute muss dabei oberste Priorität haben. Den Besatzungen müssen „robuste“ und nicht „optimierte“ Schiffe zur Erfüllung ihrer

Veröffentlicht in Schiff & Hafen 2/2004 unter dem Titel: Seefälle mit Bulkcarriern im Schatten der spektakulären Seeunfälle.

Ausgaben Verfügung stehen. Diese müssen genügend Reservefestigkeit und klar definierte Betriebsgrenzen haben, den Gefahren der See widerstehen sowie eine erhöhte Überlebendwahrscheinlichkeit aufweisen. Außerdem müssen sie den technologischen Anforderungen beim modernen Schüttgut-Umschlag gerecht werden.

Darüber hinaus ist entscheidend, das bestehende System der Überwachung der Schiffskörperkonstruktion aus Klassifikationsgesellschaft, Port State Control und Reeder aktiv und konsequent durchzusetzen, damit die Internationalen Sicherheitszeugnisse wieder den wahren Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung dokumentieren. Dabei kommt den Klassifikationsgesellschaften die entscheidende Rolle zu. Damit könnten auch eine auch eine Vielzahl von nahezu sinnlosen „Alibi-Kontrollen“ entfallen, welche die Schiffsführung von ihren eigentlichen Pflichten im Hafen abhalten, die erforderlichen Ruhezeiten reduzieren, und keinen Sicherheitsgewinn bringen.

**Im Interesse der Seeleute müssen dazu endlich die notwendigen Maßnahmen verabschiedet, und eine schnelle Durchsetzung erreicht werden. Dabei müssen die Berufsverbände im Interesse ihrer Mitglieder bei der Durchsetzung der notwendigen Maßnahmen eine wichtige Rolle spielen.**

\*\*\*\*\*