AP

Ostseefähre „Estonia“: Freigabe trotz offensichtlicher Mängel

Schiffsunglücke

Rohre wie Blätterteig

Der französischen Klassifizierungsgesellschaft, die auch die Sicherheit der „Estonia“ bescheinigte, werfen Fachleute Nachlässigkeit vor.

Zwei Monate hatte Aleksej Selter-Belajew als Chief Engineer auf dem Tanker MT „Pallieter“ gearbeitet. Als er in Rotterdam von Bord ging, sandte er der niederländischen Reederei Shipyard De Schroef am 30. September 1991 seinen Abschlußbericht.

Die „Pallieter“, notierte er, „war das schlechteste Schiff während meiner 35jährigen Fahrtzeit. Als Eigentümer und Werftbesitzer sollten Sie sich eigentlich schämen, solch einen Schrottdampfer in Fahrt gehen zu lassen“. Vorzeitig schied Selter-Belajew aus dem Heuervertrag.

31 Mängel waren dem Ingenieur während der Fahrt aufgefallen. „Diverse Rohrleitungen“, monierte er, seien total verrostet gewesen und hätten nur noch aus „Blätterteig“ bestanden. Eine Gasöltransferleitung war gerissen und provisorisch geflickt worden. Wegen ständiger Leckagen lief gelegentlich Öl über Bord, manchmal ins Hafenbecken.

Der elektrischen Hauptschalttafel attestierte Selter-Belajew einen „katastrophalen Zustand“. Die Kabel seien „alt und brüchig, teilweise überlastet“. Zwei Schalttafelbrände während der Fahrt hatten die Besatzung in unmittelbare Lebensgefahr gebracht. Die „Pallieter“ war mit 2500 Tonnen hochentflammbarem Ethylbenzol unterwegs gewesen.

Die Kritik des Bordingenieurs hatte Folgen. Ende 1991 wurde die „Pallieter“ umfangreich repariert. Dennoch wirft der Vorfall einen tiefen Schatten auf das Sicherheitsniveau der internationalen Seeschiffahrt. Denn solche Mängel hätten nicht erst dem Bordingenieur auffallen dürfen. Jährlich, so schreiben es internationale Richtlinien vor, müssen neutrale Experten an Bord kommen und den Zustand des Schiffes beurteilen, ähnlich wie TÜV oder Dekra regelmäßig Hauptuntersuchungen bei Autos vornehmen.

Im Falle der „Pallieter“ handelte es sich um Mitarbeiter des Bureau Veritas, einer international anerkannten Klassifizierungsgesellschaft mit Sitz in Paris und der weltweiten Verantwortung für etwa 7000 Schiffe. Im Juni 1991 waren die Veritas-Kontrolleure zuletzt an Bord der „Pallieter“ gewesen, kurz nach einem Umbau des Gastankers zum gewöhnlichen Tankschiff.

T. RAUPACH / ARGUS FOTOARCHIV

Bordingenieur Selter-Belajew

Dabei, erklärt Werner Buhr, leitender Techniker im deutschen Büro der Gesell-

schaft, haben die Inspektoren sich im wesentlichen auf die Umbauten konzentriert und den vorhandenen Installationen „keine große Aufmerksamkeit“ gewidmet. Das sei jedoch nicht zu rechtfertigen, gesteht Buhr ein. Die Kritik des Chefingenieurs sei „sachlich richtig“ gewesen.

Eine Nachlässigkeit der Gutachter auf der „Pallieter“ lastet um so schwerer auf der französischen Gesellschaft, als sie seit dem Untergang der „Estonia“ unter erhöhtem Rechtfertigungsdruck steht. Im Auftrag der estnischen Regierung hatte Bureau Veritas die Sicherheitszeugnisse für die Unglücksfähre ausgestellt. Doch eine Freigabe für die Fahrt auf hoher See hätte wegen offensichtlicher Mängel nie erfolgen dürfen: Auf dem Fahrzeugdeck der „Estonia“ fehlte ein – womöglich lebensrettendes – zusätzliches Kollisionsschott hinter der Bugrampe (SPIEGEL 12/1995). Das Schiff war nur für die Fahrt in Küstengewässern konstruiert worden.

Während die Schuldfrage am „Estonia“-Unglück noch immer von internationalen Experten hin und her gewendet wird, sehen einige Fachleute ein entscheidendes Versäumnis bei der Klassifizierungsgesellschaft. So erklärte der Hamburger Kapitän und Havariesachverständige Werner Hummel: „Wenn ich Verantwortlicher bei Bureau Veritas wäre, würde ich nicht gut schlafen.“

Schiffsingenieur Selter-Belajew geht noch entschiedener auf Distanz zu den umstrittenen Gutachtern: „Ein Schiff, das von Bureau Veritas klassifiziert wurde, betrete ich nicht mehr.“

„Eine bittere Lehre“

Interview mit Peter Holtappels über die Sicherheit der Passagierfähren

SPIEGEL: Schiffbau-Experten aus aller Welt tagten zwei Wochen lang in London, um strengere Richtlinien für den Bau von Passagierfähren zu beschließen. Wird die Seefahrt nun sicherer?

Holtappels: Sie wird erheblich sicherer. Die Konferenz stellt einen historischen Wendepunkt dar. Das sogenannte Grandfathering-Prinzip, nach dem jedes Schiff nur den Sicherheitsvorschriften seines Baujahres entsprechen muß, wurde aufgehoben. Künftig müssen alle Passagierfähren dem aktuellen Sicherheitsstandard entsprechen.

SPIEGEL: Was heißt künftig?

Holtappels: Im Jahr 2005 wird die Umrüstung der besten Schiffe abgeschlossen sein. Die ältesten müssen bis 1998 auf den neuesten Stand gebracht werden.

SPIEGEL: Eine lange Frist, in der noch viel passieren kann.

Holtappels: Die Umrüstung wird enorm aufwendig sein. Das geht nicht von heute auf morgen.

SPIEGEL: Was wird konkret geändert?

Holtappels: Die gesamten Bugverschlüsse müssen erheblich verstärkt werden. Die Aufsicht über den Verschlußzustand muß gewährleistet sein durch elektronische Anzeigen und Kameraüberwachung. Dazu muß ein drittes Schott hinter der Bugrampe installiert werden, so daß es eine dreifache Sicherheit geben wird. Diese Maßnahmen müssen bereits im Jahr 1997 abgeschlossen sein. Außerdem wird die Leckstabilität erheblich verbessert und damit die Gefahr des Kenterns unter normalen Bedingungen ausgeschlossen. Nur dafür gilt die längere Frist bis 2005.

SPIEGEL: Was nützen strengere Vorschriften, wenn sie regelmäßig unterlaufen werden? Die „Estonia“ fuhr auf ihrer Route zwischen Tallinn und Stockholm mit einer unzulässigen Bugkonstruktion, da das Schiff aufgrund einer Ausnahmeregelung für den küstennahen Betrieb gebaut worden war.

Holtappels: Diese Ausnahmeregelung wird es künftig nicht mehr geben.

SPIEGEL: All diese Sicherheitsvorkehrungen können nur von Nutzen sein, wenn die Schiffe vorschriftsmäßig gefahren und instand gehalten werden. Am Bugvisier der „Estonia“ sind erhebliche Wartungsmängel festgestellt worden.

Holtappels: Auch darüber haben sich die Experten Gedanken gemacht. Die Besatzungen aller Schiffe werden in Zukunft jährlich auf ihre Qualifikation geprüft.

H. SCHWARZBACH / ARGUS FOTOARCHIV

Peter Holtappels

steht, als Rechtsanwalt und Spezialist für Seerecht, an der Spitze der Untersuchungskommission, die im Auftrag der Papenburger Meyer-Werft nach den Ursachen des „Estonia“-Unglücks fahndet. Der Untergang der Ostseefähre, der im September letzten Jahres mehr als 900 Menschen das Leben kostete, war letzten Monat eines der Hauptthemen bei der Londoner Tagung der International Maritime Organization. Diese Unterorganisation der Uno hat sich zum Ziel gesetzt, durch weltweit gültige Normen die Sicherheit auf See zu vergrößern.