

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 Chefindgenieurs sei „sachlich richtig“ gewesen.

Eine Nachlässigkeit der Gutachter auf der „Pallierter“ 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 – zu-

„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 al-

tes 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 unter-



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.

sätzliches 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 Havarie-sachverständige 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.“

le 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 drit-

laufen 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.

SPIEGEL: Wer wird diese Prüfung vornehmen?

Holtappels: Unabhängige Prüforganisationen, voraussichtlich die Klassifizierungsgesellschaften, die auch die regelmäßigen technischen Kontrollen an den Schiffen vornehmen.

SPIEGEL: Das Vertrauen in diese Gesellschaften hat seit dem Untergang der „Estonia“ stark gelitten. Die Sicherheitszeugnisse der Unglücksfähre waren von der französischen Klassifizierungsgesellschaft Bureau Veritas ausgestellt worden, obwohl die Bugkonstruktion für den Hochseebetrieb nicht zugelassen war. Trägt Bureau Veritas somit nicht die Verantwortung für das Unglück?

Holtappels: Dazu möchte ich mich nicht äußern. Für Schuldzuweisungen bin ich nicht zuständig. Natürlich ha-

Holtappels: Mir ist kein solcher Fall bekannt. Ich weiß aber von zwei gerichtlichen Auseinandersetzungen. Eine davon betraf das Bureau Veritas. Die Klagen wurden beide abgewiesen, weil die Reedereien ihre Schiffe nicht in dem Zustand erhalten haben, den die Klassifizierungsgesellschaften ihnen vorgeschrieben hatten.

SPIEGEL: Was heißt vorgeschrieben? Die Klassifizierungsgesellschaften prüfen jedes Schiff jährlich. Es kann doch nicht sein, daß ein Schiff innerhalb weniger Monate so verrottet, daß man den Prüfer nicht mehr verantwortlich machen kann.

Holtappels: Ich kann nur wiederholen, daß auch die Klassifizierungsgesellschaften wie alle Techniker aus Unfällen laufend lernen. Die Verantwortung für den Zustand des Schiffes



„Estonia“-Opfer: „Den Menschen können wir nicht sicher machen“

ben sich alle Klassifizierungsgesellschaften diesen Unfall eine bittere Lehre sein lassen. Sie haben ihre internen Kontrollvorschriften massiv verschärft.

SPIEGEL: Weltweit stehen elf große Klassifizierungsgesellschaften miteinander im Wettbewerb. Jeder Reeder kann sich aussuchen, wer seine Schiffe prüft. Ist es da nicht naheliegend, daß die Prüfer in vorauseilendem Gehorsam weniger kritisieren, als nötig wäre?

Holtappels: Ich halte diese Theorie für falsch. Eine Gesellschaft, die das macht, fliegt alsbald aus dem Geschäft.

SPIEGEL: Bureau Veritas hat nicht nur bei der „Estonia“, sondern auch in anderen Fällen nachlässig geprüft, behauptet sich aber als fünftgrößte Klassifizierungsgesellschaft der Welt. Wurde jemals einer Gesellschaft von einer nationalen Behörde die Lizenz zum Prüfen aberkannt?

liegt jedoch ausschließlich beim Reeder.

SPIEGEL: Wenn im Jahr 2005 alle Schiffe auf den höheren Sicherheitsstandard nachgerüstet sind, wird dann eine Wiederholung des „Estonia“-Unfalls ausgeschlossen sein?

Holtappels: Sie wird erheblich reduziert sein, aber nicht völlig ausgeschlossen. Wenn Kapitäne die Regeln guter Seemannschaft verletzen oder Reedereien ihre Schiffe miserabel warten, nützen auch die strengsten Konstruktionsvorschriften nichts. Menschliches Versagen ist zu 80 Prozent der Grund für Schiffsunfälle. Und den Menschen können wir nicht sicher machen.

SPIEGEL: Würden Sie selber sich noch auf Passagierfähren einschiffen?

Holtappels: Ich habe damit überhaupt kein Problem. Allerdings informiere ich mich zuvor darüber, welche Reederei die Fähre betreibt. □