

Schiffshavarien – Rost an den Spanten, Risse im Deck: Wenn Inspektoren versagen, kann die Fahrt auf dem Meeresgrund enden.

Geprüft und getestet in den Untergang

Bezeichnet als die „watchdogs“ der Branche, kontrollieren sogenannte Klassifikationsgesellschaften den technischen Zustand von Hochseeschiffen. Sie tun das so genau und regelmässig wie Strassenverkehrsämter die Autos. Trotzdem brechen Schiffe auf hoher See wie Streichhölzer.

von Christian Schmidt, Genua

Warum gehen Schiffe unter? Antworten darauf finden sich auf der Website Lloyd's List, die sich als weltweit umfassendste Informationsquelle zum Thema Schifffahrt bezeichnet. Hier sind nicht nur die zwei üblichen Erklärungen zu lesen: Entweder liegt der Kapitän betrunken in der Koje, so wie bei der „Exxon Valdez“, oder dann summieren sich Alter des Schiffs, Qualität der Flagge, undurchsichtige Besitzverhältnisse und fragwürdige Charterfirma zum Disaster. Lloyd's gräbt tiefer, schliesslich geht die Thematik dem Versicherungsunternehmen selbst nahe, und so stellt man die ergänzende Frage: „What about class?“

Was ist mit den Klassifikationsgesellschaften? Was haben das englische Lloyd's Schiffsregister, das American Bureau of Shipping, das Hellenic Register, die italienische Rina oder der Germanische Lloyd damit zu tun, dass in den vergangenen drei Jahrzehnten 2,5 Millionen Tonnen Öl ins Meer flossen und allein in den neunziger Jahren 115 Frachter sanken? – Die Aufgabe dieser über die ganze Welt verbreiteten Firmen ist es, Hochseeschiffe auf ihre technische Tauglichkeit zu überprüfen und sie im Einklang mit Gesetzen und internationalen Bestimmungen für den Einsatz zu zertifizieren. Beauftragt von den Schiffsbesitzern, interessieren sie sich für die Dicke der Stahlhülle, für Rost, Motoren, Pumpen und Feuerlöscheinrichtungen. Um die Sicherheit als höchstes Gut garantieren zu können, arbeiten sie ohne Gewinninteressen. Die Unternehmen sind dabei, wenn die Schiffe auf dem Reissbrett gezeichnet werden, sie kontrollieren in der Werft die angelieferten Materialien, später überprüfen sie die Schiffe regelmässig. Nicht einmal Reparaturen dürfen ohne Anwesenheit eines Inspektors der Gesellschaften durchgeführt werden. Das Okay dieser Klassifikationsgesellschaften kommt damit einem Prüfsiegel gleich, ohne dass die

Versicherungen die nötigen Policen nicht ausstellen. Und ohne Haftung lässt kein Reeder sein Schiff aus dem Hafen.

Trotzdem legen sich Schiffe auf hoher See wie verendende Tiere auf die Seite, trotzdem knicken sie in der Mitte als seien sie Streichhölzer. Was haben die Klassifikationsgesellschaften damit zu tun? Was machen sie falsch?

Gianfranco Damilano arbeitet seit 35 Jahren für Rina, für das Registro Italiano Navale mit Sitz an der Via Corsica in Genua. Damilano hat Schiffsarchitektur studiert; heute ist er für die Entwicklungsstrategien von Rina zuständig, und seit dem Untergang des von Rina klassifizierten Tankers „Erika“ im Jahr 1999 amtierender auch als Pressesprecher des Unternehmens. Die Firma versuchte damals ganz in der Tradition der Branche sich möglichst bedeckt zu halten, wurde aber heftig kritisiert und musste erkennen, dass der Einbezug der Öffentlichkeit in das Geschäft um Öl und Rost zwingend ist. Trotzdem sperrt sich Damilano auch heute noch nach Kräften gegen den Besuch eines Journalisten, fordert eine Bezahlung der Interviewzeit, hängt das Telefon auf, verweigert Auskünfte, deutet mögliche Klagen an, und immer wieder will er wissen: Warum Rina? Warum nicht die anderen?

Warum Rina? 1861 gegründet und damit eine der ältesten Gesellschaften der Branche, zertifiziert und kontrolliert die Firma heute eine Flotte von über 3500 Hochseeschiffen, darunter mehrere hundert Tanker und Kreuzfahrer. Rina gilt als eine der renommiertesten Gesellschaften der Branche. Doch in den vergangenen Jahren sah sich das Unternehmen mit einer Serie von Havarien konfrontiert, bei denen 31 Seeleute starben und die Umwelt annähernd so gravierend geschädigt wurde wie bislang im Fall der „Prestige“. Bei drei dieser Unglücke stellt sich die Frage nach einer möglichen Mitverantwortung.

Mit den Worten, bei Rina habe man „nicht so gearbeitet, wie man es hätte tun sollen“, drückt sich Lloyd's List bezüglich der Rolle der Klassifikationsgesellschaft beim Untergang des Frachters „Leros Strength“ vorsichtig aus. Es ist Vorsicht aus Erfahrung, denn in der seefahrenden Branche wird tatsächlich schnell geklagt und mit harten Bandagen agiert. Das mit Apatit beladene Schiff war am 8. Februar 1997 vor der norwegischen Küste gesunken, zusammen mit zwanzig polnischen Besatzungsmitgliedern. Wahrscheinlich hatten sich vom Rost geschwächte Metallplatten vom Bug gelöst und einen Wassereintrich verursacht; das legen zumindest Videoaufnahmen eines Matrosen nahe, der die Schäden am offenbar wrackähnlichen

Schiff wenige Monate vor dem Untergang gefilmt – und die seinen Job auf der „Leros Strength“ hingeschmissen - hatte.

Die Rina spielt in der Angelegenheit tatsächlich keine überzeugende Rolle, hatte man doch den zwanzigjährigen Frachter erst kürzlich zertifiziert, und zwar unter vielsagenden Vorzeichen. Das American Bureau of Shipping als bisherige Klassifikationsgesellschaft hatte es 1996 abgelehnt, dem Schiff noch weitere Seetüchtigkeit zu bescheinigen. Man schätzte den Allgemeinzustand als hoffnungslos ein. Doch der Inspektor von Rina gab dem Schiff nach Reparaturen trotzdem grünes Licht. Allerdings genügte sie nicht, denn wenig später wurde die „Leros Strength“ in Rotterdam von den Hafenbehörden an der Weiterfahrt gehindert. Nach erneuten Arbeiten erhielt sie von Rina provisorische Papiere. In Murmansk legte die „Leros Strength“ dann zu ihrer letzten Reise ab. Der Schrotthaufen verschwand in den Wellen, während der Kapitän einen Notruf abzusetzen versuchte.

Im Februar 2001 war es dann der von Rina klassifizierte Tanker „Kristal“, der vor der spanischen Küste bei La Coruña unterging. Das 1974 gebaute, mit ungiftiger Molasse beladene Schiff brach bei rauher See in zwei Teile. Auch hier kamen Menschen um; das Wrack riss elf Besatzungsmitglieder in die Tiefe. Überlebende hielten gegenüber den Untersuchungsbehörden fest, das Schiff sei stark verrostet gewesen. Die International Transport Workers' Federation mit Sitz in England, Gewerkschaft und Vertreterin der verstorbenen Seeleute, spricht heute sogar von „Löchern in der Aussenhülle“.

Die bislang grössten Schlagzeilen eines Schiffes der Rina-Flotte verursachte der Untergang der „Erika“ am 12. Dezember 1999. Wie die „Kristal“ brach der 25jährige Tanker entzwei und verseuchte die Küste der Bretagne mit 17'000 Tonnen Schweröl. Die Unfallanalysen legen nahe, dass im Innern des Schiffes zuerst eine Tankwand geborsten war, was eine starke Schlagseite verursachte. Der Kapitän versuchte mittels Wasserballast das Schiff wieder aufzurichten, setzte den Rumpf dadurch aber zusätzlichem Stress aus. Schliesslich musste die „Erika“ aufgegeben werden. Der Untergang ist erstaunlich; denn die Rina hatte das Schiff 18 Monate zuvor für die nächsten fünf Jahre freigegeben.

Das Desaster mit der „Erika“ brachte die Rina nicht nur aufgrund spektakulärer Bilder von ölverklebten Vögeln in die Schlagzeilen; es sorgte auch in Fachkreisen für Unruhe. Die Untersuchungen zeigten, dass ein Inspektor der Gesellschaft vorgängig zwar Schäden an der „Erika“ entdeckt hatte und in einer Werft in Montenegro entsprechende Reparaturen ausführen

liess, doch die Arbeiten waren wahrscheinlich soun sachgemäss erledigt worden, dass das Schiff auseinanderbrach. In Genua hätte man das Desaster allerdings vorausahnen können: Die Rina hatte mit der „Erika“ ein Schiff klassifiziert, das allein aufgrund seiner Konstruktion eine Zeitbombe war. Die japanische Werft hatte den Tanker aus Kostengründen als sogenanntes „Leichtgewicht“ gebaut, das heisst mit rund 1000 Tonnen Stahl weniger als üblich. Entsprechend geringer war die Belastbarkeit. Das hatte sich bereits früher am Beispiel einiger Schwesterschiffe der „Erika“ gezeigt. Bei vier der acht hatte sich das Deck gewölbt, oder es war gar gerissen. Eines der Schiffe, die „Seacross“, musste verschrottet werden. Trotzdem wurde die „Erika“ nicht aus dem Verkehr gezogen.

In Genua reagierte man stark auf den Untergang des Tankers. Das Unternehmen verfasste ein Papier mit dem Titel „Rina – After the Erika“, welches einer rigorosen Selbstkasteiung gleichkommt. Die Gesellschaft baute nicht nur das Management um, sie veranlasste auch eine Verjüngung der von ihr klassifizierten Schiffe. So senkte sie das Alter ihrer Tanker im Mittel von 21 auf 17 Jahre, was bemerkenswert ist, denn weltweit steigt deren Durchschnittsalter. Zudem ging Rina über die Bücher und strich einen Zehntel der gesamten Flotte aus dem Register. Das Unternehmen gestand damit für alle ersichtlich ein, dass die „Erika“ nicht die einzige Gefahrenquelle gewesen war, sondern dass man bisher rund 300 Schiffe im Register geführt hatte, die sich in einem ähnlichen Alter und offenbar auch einem ähnlich kritischen Zustand befunden hatten.

Bezüglich Anerkennung einer möglichen Mitverantwortung an den Havarien verhält sich Rina allerdings gleich wie alle in dieser Branche: Grundsätzlich sind die anderen schuld. Zum Untergang der „Leros Strength“ will Damilanogar keine Stellung nehmen und teilt mit, man möge sich an andere Quellen halten. Diese drücken sich deutlich aus. So spricht Lloyd's List etwa von einer „tödlichen Schwäche“ des Schiffes. Robert Somerville als Präsident der – ebenfalls involvierten – Klassifikationsgesellschaft American Bureau of Shipping hat nach dem Untergang Alarm geschlagen, weil er durch den Fall die Glaubwürdigkeit der gesamten Branche gefährdet sah. Mit Erfolg, denn die International Association of Classification Societies (IACS) hat inzwischen einschneidende Änderungen an den Reglementen der Klassifikationsgesellschaften verlangt, nicht nur bezüglich der statischen Mindestanforderungen an Schiffsrümpfe, sondern auch bezüglich des fragwürdig verlaufenen Transfers der „Leros Strength“ von einer Kontrollfirma zur anderen. Weitere Konsequenzen wird das Desaster für die Klassifikationsgesellschaften allerdings nicht

haben, da sie mit ihrem Nonprofit-Charakter als immungelten und grundsätzlich nur beschränkt haftbar sind.

Auch für den Untergang der mit Molasse beladenen „Kristal“ versucht man in Genua andere verantwortlich zu machen. Es sei allein der Fehler des Kapitäns, heisst es bei Rina, habe er doch die Tanks falsch beladen und den Rumpf damit übermässig belastet. Die eigenen Kontrollen hätten keine Schwachstellen ergeben. Bei der Gewerkschaft ITF teilt man diese Ansicht nicht. Hier ist man überzeugt, dass der schlechte Zustand des Schiffes den Untergang zumindest mitverursacht hat. Die Gewerkschaft hat deshalb Klage eingereicht, gezwungenermassen jedoch nur gegen die Betreiberin des Schiffes. Joseph Thuillier als Rechtsvertreter der ITF wartet jedoch auf den Tag, an dem er einer der Klassifikationsgesellschaften habhaft wird: „Das wird einem Erdbeben gleich kommen.“

Wiederum am gleichen Ort, nämlich auf der Brücke, hat man bei Rina auch die Ursache für den Verlust der „Erika“ erkannt. Das zumindest behauptet die Klassifikationsgesellschaft in einer eigenen Analyse, die sie ohne Mitwirkung der Crew erstellt hat – ein Vorgehen, das sogar in der Branche auf Unverständnis gestossen ist. Aber zumindest in diesem Fall dürfte die Rina es schwierig haben, sich herauszuhalten, hat die französische Untersuchungskommission doch Teile des Wracks heben lassen und daran deutliche Spuren von Rost festgestellt. In Frankreich versucht man nun, den bislang geltenden Grundsatz der Immunität der Klassifikationsgesellschaften zu durchbrechen und Rina vor den Richter zu bringen.

Anlagepunkt: Gefährdung von menschlichem Leben. Das nimmt man in Genua zwangsläufig ernst und versucht nun durch ein italienisches Gericht vorsorglich feststellen zu lassen, dass man im Falle eines Mitverschuldens nur beschränkt haftpflichtig sei, und zwar mit maximal dem Fünffachen der üblicherweise für die Schiffskontrolle erhobenen Gebühr. Im Vergleich zu den Schäden an der Umwelt ist der Betrag zweifellos lächerlich – nach der Havarie der „Exxon Valdez“ kostete allein die Reinigung der Strände zwei Milliarden Dollar – , doch in dieser Branche kommt allein schon der Hilferuf der Rina an das italienische Gericht einem Geständnis gleich.

Der Prozess wird frühestens Ende 2003 stattfinden.

(Kasten)

Rostlöcher im Rumpf

Rund vierzig Klassifikationsgesellschaften prüfen weltweit Hochseeschiffe auf ihre Tauglichkeit. Einige dieser Unternehmen, etwa das International Register of Shipping, das albanische Register of Shipping oder die Klassifizierungsgesellschaft von Honduras haben sich dabei als schwarze Schafe entpuppt. Bei behördlichen Nachkontrollen im Jahr 2001 sind zwischen zehn und vierzig Prozent der von ihnen zertifizierten Schiffe durchgefallen. Gesellschaften wie das American Bureau of Shipping, der Germanische Lloyd, das französische Bureau Veritas, das englische Lloyd's Register oder die italienische Rina – alles Mitglieder der renommierten International Association of Classification Societies (IACS) – stehen besser da, aber auch sie sind in Havarien verwickelt.

Lloyd's Register of Shipping: Ende Dezember 2000 sinkt der 1983 gebaute Kohlenfrachter „Christopher“ und nimmt die gesamte Crew von 27 Seeleuten mit in die Tiefe. Hafenkontrollen haben zuvor nicht nur Rost an Spanten und Böden ergeben, sondern auch Risse in den tragenden Teilen der Deckkonstruktion.

Lloyd's Register of Shipping: Im Juni 2001 stoppt die US-Küstenwache den 29-jährigen Ro-Ro-Frachter „Forest Link“, weil er Rostlöcher im Rumpfaufweist. Es ist das dritte Mal innerhalb von fünf Monaten, dass das Schiff blockiert wird. Die Schäden bestehen offensichtlich schon seit Jahren. Die „Forest Link“ kommt auf die Liste der sogenannten „Ships of Shame“.

American Bureau of Shipping: Am 31. Dezember 2000 bricht der Benzintanker „Castor“ im Mittelmeer beinahe entzwei. Als Ursache ergibt sich eine sogenannte Super-Korrosion, welche sich sehr schnell entwickeln kann. Es zeigt sich aber auch, dass die Anfänge der Rostentwicklung bei zwei Kontrollen übersehen worden sind. Das American Bureau of Shipping ist auch die Klassifikationsgesellschaft des vor Spanien gesunkenen Tankers „Prestige“.

Rina: Als der 24-jährige Öltanker „Nunki“ im Mai 2000 im Hafen von Amsterdam in eine Kontrolle gerät, finden die Inspektoren über 90 Defekte, unter anderem ernste Schäden an der Struktur. Von den Hafenbehörden wird das Schiff zum „Rosthaufen des Monats“ erkoren.

Bureau Veritas: Im September 1994 sinkt die Fähre „Estonia“ vor der Küste Finnlands. 852 Personen ertrinken. Gemäss Untersuchungen ist die Bugklappe des Schiffes zu schwach gebaut und falsch montiert worden. Die Klassifikationsgesellschaft wird dafür kritisiert, unvollständige Anweisungen für die Berechnung der Belastung der Bugklappe verfasst zu haben.

publiziert in „Tages Anzeiger“, 6. Januar 2003, Seite „Hintergrund“

© Christian Schmidt