

*Kette von Irrtümern führte zum Desaster*

# Der Unfall der „Sea Empress“ vor Milford Haven im Februar 1996

*Am 15. Januar 1996 kam es vor der Küste von Wales zu einer Ölkatastrophe mit ökologischen und ökonomischen Folgen für die Region. Als Konsequenz aus diesem Unfall wurde in der Bundesrepublik der letzte deutsche Hochseeschlepper OCEANIC in das Vorsorgekonzept des Bundes aufgenommen und erhielt einen befristeten Chartervertrag. Er ist seit der Zeit in der Deutschen Bucht stationiert und soll bei Havarien als Schlepper eingesetzt werden. Aufgrund der Leistungsdaten ist dieser Schlepper eine optimale Sicherheitskomponente. Der nachfolgende Artikel verdeutlicht, wie wichtig ausreichende Schleppkapazitäten bei Havarien sind.*

Inzwischen liegt der Bericht der Untersuchungskommission vor. Die Ursachen für die Katastrophe kann man kurz folgendermaßen zusammenfassen:

1. Die erste Grundberührung erfolgte aufgrund eines Fehlers des Lotsen. Die Ursachen dazu werden von der Kommission mit unzureichender Ausbildung/Training und zu geringer Erfahrung des Lotsen festgestellt.
2. Die Ereignisse der nachfolgenden Tage sind geradezu ein Beispiel dafür, wie man eine Bergungsoperation nicht durchführen darf!

Was war geschehen?

Bei der Ansteuerung des Western Channel geriet die „Sea Empress“ durch seitliche Stromversetzung zu

dicht an die Untiefen Mid Channel Rocks und hatte dort mit ihrer Steuerbordseite eine Grundberührung. Der Lotse hatte diese Stromversetzung anscheinend nicht rechtzeitig wahrgenommen oder unterschätzt und den Kurs nicht entsprechend vorgehalten. Im Untersuchungsbericht wird dazu festgestellt, daß die Ursache für den Fehler in unzureichender Ausbildung und Training sowie in zu geringer Erfahrung des Lotsen in der Handhabung solch großer Schiffe zu suchen ist. Die Ausbildungs-, Prüfungs- und Weiterbildungsvorschriften wurden als unzureichend beschrieben.

## **Keine Land-Radar-Unterstützung**

Es ist festzuhalten, daß der Kollege voll rehabilitiert wurde! Es mangelte an ausreichender landseitiger Information über die zum Zeitpunkt herrschenden Stromverhältnisse und weiter war keine Landradarunterstützung möglich, da das Radar seit mehr als **sechs** Monaten ausgefallen war! Der Lotse ist zu spät an Bord gekommen. Es blieb keine ausreichende Zeit, um mit dem Kapitän einen Passageplan zu besprechen und die Manövereigenschaften zu testen. Diese Tatsache ist bei jeder Diskussion um eine Verlegung der Übernahmepositionen auf unseren Revieren deutlich herauszustellen!

Aufgrund des Unfallberichts läuft inzwischen eine Anklage gegen den verantwortlichen Hafenskapitän. Im Falle einer Verurteilung könnte die

Strafe zwischen 3 Monaten und zwei Jahren Gefängnis oder £ 20.000 und unbegrenzt liegen!

Nach dem Unfall hat man das an sich noch voll manövrierfähige Schiff in tieferes Wasser, dem sog. Pool, geschleppt, um es dort auf Position zu halten und eventuell zu leichtern. Der Lotse hatte dagegen geraten, das Schiff auf die offene See zu verbringen, was angesichts der späteren Ereignisse wahrscheinlich die bessere Lösung gewesen wäre. Man hätte das Schiff auch an seinen vorgesehenen Löschplatz verbringen können, allerdings mit der Konsequenz von Wartezeiten für nachfolgende Schiffe.

Dies ist sicher ein gutes Beispiel dafür, was geschehen kann, wenn man alles kommerziellen Erwägungen unterordnet.

## **Ungenügende Schleppkapazität**

Es stand keine ausreichende Schleppkapazität zur Verfügung, um das Schiff auch bei dem sich verschlechternden Wetter sicher im Pool halten zu können. Es trieb mit der Strömung auf St. Ann's Head, hatte dort eine weitere Grundberührung, danach wieder zurück auf die Mid Channel Rocks, um anschließend wieder auf St. Ann's Head zu stranden. Erst von dort gelang es, das Schiff freizuschleppen, die Hauptmaschine anzulassen und mit eigener Kraft den Liegeplatz anzusteuern.

Sicher hat das schlechte Wetter und die starke Strömung die Bergungsarbeiten behindert. Doch im Bericht kommt auch klar ein weiterer Grund für die ersten fehlgeschlagenen Bergungsversuche zutage:

Es waren zu viele Behörden und Interessengruppen beteiligt. Es kam zu Versäumnissen und Fehlinterpretationen, und es trat ein Mangel an Erfahrung in der Bergung solcher großer Schiffe zutage. Der Bergungsleiter war nicht vor Ort, sondern in Southampton. Vorschläge des Kapitäns zur Bergung des Schiffes, die er aufgrund seiner Erfahrung mit dem Schiff machte, wurden schlicht ignoriert. Eine kleine, gut ausgebildete Truppe von Fachleuten vor Ort wäre sicher effektiver und erfolgreicher gewesen.

Noch ein Wort zur Fehleinschätzung des Lotsen. Hier hat sich mehr als deutlich gezeigt, wie wichtig ein gut ausgebildeter und qualifizierter Lotse mit einem hohen Maß an Erfahrung für unsere Umwelt und unsere Häfen ist. Mit der Qualifikation meine ich nicht nur das höchste nautische Patent oder ein Hochschuldiplom. Ein Schiff zu lotsen bedeutet, mit fundierter praktischer Ausbildung und jahrelanger Erfahrung größte Schiffe auf engstem Raum bei jedem Wetter sicher zu handhaben. Dazu gehört auch das richtige Verhalten bei einem Unfall.

Angesichts der auf zwei Jahre verkürzten Erfahrungsfahrzeit kommt der Ausbildung der Aspiranten und der Weiterbildung der Lotsen eine immer größere Bedeutung zu. Die vorgeschriebenen Größenbegrenzungen in den ersten Lotsenjahren müssen angesichts der geringeren Erfahrung überprüft und eventuell ausgeweitet werden. Aus- und Weiterbildung am Simulator wird immer unverzichtbarer. Hier darf das Kostenargument, angesichts der Kosten eines Unfalls auf unseren Flüssen keine Rolle spielen. Kaum jemand hat sich bis jetzt in Bremerhaven, Hamburg oder anderswo Gedanken darüber gemacht, was es denn

bedeutet und kostet, wenn der Hafen durch einen solchen Unfall auch nur für einen Tag blockiert wäre.

Hans-Jürgen Lindemann  
Grünendeich

Hans-Jürgen Lindemann, Jahrgang 1951, Kapitän auf großer Fahrt, Lotse Nord-Ostsee-Kanal, Kiel/Lübeck/Flensburg, Vizepräsident des Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen.