

Pallas, Lucky Fortune, Highland Fairs, Erika ...

Brauchen wir einen European Oil Pollution Act 2000 (EurOPA 2000)?

Am 12. Dezember 1999 brach der 37.283 Tonnen tragende Produktentanker ERIKA vor der bretonischen Küste auseinander. Etwa 11.000 t Schweröl verseuchten die französische Atlantikküste auf mindestens 500 Kilometern Länge, bedrohen die wirtschaftliche Existenz vieler Bewohner der Region und kosteten vermutlich mehr als 200.000 Seevögeln das Leben; die restliche Ladung nahm der Tanker mit in die Tiefe. Kurz zuvor entging die mecklenburg-vorpommersche Küste nur knapp einem ökologisch und ökonomischen Desaster: die Strandung der panamaischen HIGHLAND FAIRS mit 60.000 t Öl an Bord verlief glimpflich, der Tanker kam wegen günstiger Wetterbedingungen und nach dem Umpumpen der Ladung nach 14 Stunden frei. 1998 hat die PALLAS gezeigt, dass es keineswegs nur Tanker sind, die die Meeresumwelt und die Küsten durch Öleinträge bedrohen: damals führte die vergleichsweise geringe Menge von rund 100 t ausgelaufenem Schweröl zum qualvollen Verenden von mindestens 16.000 Seevögeln. Ein Jahr später, Anfang Dezember 1999, konnte die OCEANIC den wegen Maschinenausfall driftenden Massengutfrachter LUCKY FORTUNE mit 1.200 t Bunkeröl an Bord nur 12 Meilen vor Sylt auf den Haken nehmen.

Andere Schiffe als Tanker haben teilweise größere Mengen des ökologisch kritischer als Rohöl zu bewertenden Schweröls in den Treibstofftanks. Schon ein voll gebunkertes "kleiner" 1.800 TEU Carrier hat etwa 1.600 bis 1.700 t Heavy Fuel Oil (HFO) für den Hauptantrieb und zusätzlich etwa 300 t



HFO oder Marine Diesel Oil für den Hilfsbetrieb an Bord, die 6.600+ TEU Schiffe fahren mit mehr als doppelt soviel Bunkervorräten. Während der letzten 10 Jahre wurde im Mittel etwa ein Viertel der weltweiten Öleinleitungen von Nicht-Tankern verursacht, innerhalb der vergangenen fünf Jahre steigerte sich der Anteil auf etwa ein Drittel und machte während der vergangenen 20 Monate bereits fast die Hälfte der Einleitungen aus (International Tanker Owners Pollution Federation Ltd., ITOPF 1999).

Forderung nach Sicherheit

Die Forderung nach mehr Sicherheit im Seeverkehr bzw. nach verbesserter Schiffssicherheit und damit verstärktem Schutz der Umwelt wird tragischerweise erst immer dann medien-

wirksam, wenn der letzte Aufzug des Trauerspiels beginnt, so auch bei der ERIKA. Der erste Akt: nach Recherchen des Schifffahrtsjournalisten Ian Middleton

www.conconnect.com/erika.htm sind die 1975 in Japan von Kasado Dockyards gebauten acht ERIKA-Typschiiffe mit 10 bis 15 % weniger Stahl (Light weight) ausgeführt worden als vergleichbare Tanker. Außer ERIKA zeigten drei weitere der Serienschiffe erhebliche Strukturschwächen (GREEN KING: 1990 Decksknick, heute in Fahrt als MUTANK VISION; NEW VENTURE: 1991 Bruch quer über Deck; Nr. 3: bisher nicht identifiziert), sechs der Schiffe sind bis heute in Fahrt. Ende 1997 wurde die ERIKA wegen allgemeiner Mängel von der Rotterdamer Port State Control (PSC) drei Tage festgehalten, im gleichen Jahr wurde der Produktentanker auf die schwarze Liste des Verladers Shell gesetzt. Im August 1998 nahm Registro Italiano Navale (RINA), Mitglied der exklusiven International Association of Classification Societies, die alle fünf Jahre fällige



Hauptuntersuchung vor. Ein Jahr später wurde das Schiff dreimalig von PSC-Kontrollleuten sowie zwei Wochen vor dem Totalverlust im Rahmen

Ölverschmutzung

der alljährlichen Klassenkontrolle durch RINA geprüft. Zweifel wurden von dem RINA-Inspektor an der Dicke der Hauptdeck-Längsträger auf Backbord- und Steuerbordseite nahe der Ballastwassertanks 2 geäußert. Vor Ort konnte allerdings keine Dickenmessung vorgenommen werden, sie wurde stattdessen für Januar 2000 vorgesehen.



Die Katastrophe

Am 1. Januar 1999 liefen außer der ERIKA 342 Öltanker größer 300 Gross Tons mit 18,7 Mio. t Tragfähigkeit unter der Flagge Maltas – damit belegt der EU-Beitrittskandidat nach Liberia, Panama, Griechenland und den Bahamas weltweit den 5. Platz der Öltanker-Register.

Der vorletzte Vorhang: mit vermutlich von internen Lecks herrührender Schlagseite und mehr als 30.000 t Raffinerierückständen in den Ladetanks verließ die ERIKA Dünkirchen. Auf der Höhe von Saint Nazaire bat der Kapitän des Schiffes, wegen zunehmender Probleme und schwerem Wetter den Ölhafen Donges anlaufen zu dürfen. Geleitet von dem NIMBY-Syndrom (Not in my back yard) verweigerten die Behörden die Einfahrt und gaben Anweisung, das Schiff solle die tieferen Gewässer des Atlantik aufsuchen – ein Verhalten, welches eklatant an das der Hafenverwaltung von Esbjerg bei der um Einlaufgenehmigung bittenden PALLAS im Oktober 1998 erinnert. Am 12. Dezember 1999 um 06:00 Uhr setzte die ERIKA einen Notruf ab, um 08:00 Uhr brach sie auseinander.

Die anschließenden Versuche zur Begrenzung des Desasters verliefen wie-

der einmal mit den bekannten miserablen Ergebnissen. Abermals wurde das seit Jahren erkannte (hydrodynamische) Problem bestätigt, dass Ölaufnahmeversuche bei den auf See üblichen Strömungsgeschwindigkeiten vergeblich sind bzw. verschwindend geringen Erfolg haben.

OPA'90

Effektive Maßnahmen zur Erhöhung der Seeverkehrs- und Schiffssicherheit, die die Interessen der an Bord und an der Küste lebenden Menschen und die der Natur berücksichtigen, zeichnen sich vor allem durch das Vorsorgeprinzip aus. Dieser vorsorgliche Ansatz – der precautionary approach ist im übrigen durch das Internationale Seerechtsübereinkommen verbindlich vorgeschrieben – erschöpft sich bei weitem nicht in Einzelaktionen wie die unstrittig notwendige Vorhaltung z.B. von Schleppkapazitäten oder die Optimierung von Organisationsstrukturen. Spätestens seit der Havarie der EXXON VALDEZ, dem Auslaufen von 37.000 t Rohöl im Prince William Sound/Alaska und der nachfolgenden Verabschiedung des Oil Pollution Act 1990 sollte dies klar sein. OPA'90 hat erhebliche Konsequenzen für das gesamte Sicherheitskonzept der USA und beschränkt sich keineswegs auf die Vorschrift, dass für alle nach dem 1. Juli 1990 gebauten Tanker, die

amerikanische Häfen anlaufen, eine Doppelhülle vorgeschrieben ist. Vielmehr stellt OPA'90 ein in sich abge-

stimmtes und schlüssiges Gesamtpaket von Maßnahmen dar, welches Forschung, Prävention, Bekämpfung, Haftung und Entschädigung umfasst. Im einzelnen sind dies:

- Auflage eines Forschungs- und Entwicklungsprogramms, insbesondere im arbeits- und sozialwissenschaftlichen Bereich (Prevention through People Programme)
- Festlegung von Qualifikation und Stärke von Besatzungen
- Festschreibung neuer schiffbaulicher Standards (Doppelhülle für Tanker)
- Verpflichtende Vorsorgeplanungen
- Erweiterung der Weisungsbefugnis (der U.S. Coast Guard)
- Ausbau der Bekämpfungskapazitäten
- Drastische Erhöhung des Strafmaßes
- Deutliche Ausweitung des Haftungsumfanges (Certificate of financial responsibility)
- Signifikante Erhöhung der finanziellen Gewährleistungspflichten (Unlimited Liability)

OPA'90 zielt im Rahmen eines National Contingency Plan (Nationaler Notfallplan) auf Sicherheit und einen schonenderen Umgang mit der Um-



welt unter folgenden Prämissen ab:

Ölverschmutzung

1. Safety of human life must be given top priority during every response action
2. Stabilizing the situation to preclude the event from worsening is the next priority
3. The response must use all necessary containment and removal tactics in coordinated manner to ensure a timely, effective response that minimizes adverse impact on the environment

Rahmenbedingungen

Für die Bekämpfung von Öl- und Schadstoffunfällen wurden einheitliche Rahmenbedingungen und Vorgehensweisen geschaffen. Landesweit wurden unter der Leitung von Regierungsbeauftragten Area Contingency Plans von Area Committees aufgestellt, zu denen Industrie, Handel und Gewerbe, Forschungseinrichtungen und andere hinzugezogen werden, die bei einem Unfall Bekämpfungsmittel, -material, -personal und -wissen zur Verfügung stellen können. Durch die Einführung von lokalen und regionalen Naturschutzbeauftragten (Natural Resource Trustees) werden bereits bei der Planung von Bekämpfungsmaßnahmen die Belange des Naturschutzes berücksichtigt. Weiter wurden die Zuständigkeits- und Anweisungsbefugnisse der Einsatzleiter (Federal On-Scene Coordinator, FOSC) erweitert: der FOSC kann nach eigenem Ermessen sämtliche nationalen, bundesstaatlichen und privaten Bekämpfungsmaßnahmen dirigieren und überwachen. Der durch OPA'90 eingerichtete Ölhaftungsfondetat steht dem FOSC ohne bürokratische Hemmnisse direkt zur Verfügung.

Eingedenk des Vorsorgeprinzips führten die erhöhten Anforderungen an die Sicherheitseinrichtungen in amerikanischen Gewässern zur (Weiter-)Entwicklung des Schiffstyps "Eskortschlepper". Die Spezialschlepper begleiten Schiffe im Revier, um unverzüglich z.B. bei Manövrierunfähigkeit eingreifen zu können. Der erste speziell für Eskortaufgaben gebaute

Schlepper ist die 1992 in Dienst gestellte LOOP RESPONDER. Weitere folgten: im Januar 1999 die NANUQ und im April 1999 die baugleiche TAN'ERLIQ, die im Prince Williams Sound, dem Schauplatz der EXXON VALDEZ-Havarie eingesetzt werden. Ergebnis von OPA'90 ist nach amerikanischer Einschätzung ein umfassendes Vorsorge- und Reaktionskonzept zur Vermeidung, Verminderung und Bekämpfung von Havarien sowohl landseitig als auch seeseitig. Einer 1:1 Kopie des Oil Pollution Act für die EU soll und kann nicht das Wort geredet werden, aber eine sorgfältige Bewertung der Erfahrungen mit dem Ziel einer europäischen Anpassung ist gefordert. Neben dem von den Verantwortlichen unzählige Male beschworenen Schutz von Menschen und Umwelt hat Europa gute Gründe, hohe Standards für die Quality and Performance von Seeschiffen und insbesondere von Tankern zu formulieren und für deren Einhaltung zu sorgen. Von durchschnittlich weltweit 1 Mio. Barrel/Tag betrug 1998 die Öl-Nachfrage in Europa 21,6 %; 1997 wurden 406 Mio. t Rohöl per Schiff importiert. Etwa 90 % des internationalen Warenverkehrs der EU und 30 % der intra-europäischen Verkehre gehen über See; mit 2,7 Mrd. t/a beträgt der europäische Anteil an der weltweit verschifften Ladung gut 50 %.

Angesichts dieser Zahlen hat das Argument, europäische Initiativen würden zu Markt- und Wettbewerbsnachteilen führen, keinen Bestand. Auch die finanzwirksamen Regelungen von OPA'90 werden nach anfänglich vehementen Protesten mittlerweile von Schiffseignern, Charterern, Verladern und der internationalen Seeverkehrswirtschaft insgesamt mehr oder weniger klaglos hingenommen. Im Gegenteil, gerade wegen des hohen Handels- und Marktanteils können durch die EU vorbildliche maritime Sicherheits- und Umweltstandards gesetzt werden, die weltweit Wirkung zeigen würden. Diese Standards können durch die innovative und hochspezialisierte europäische Schiffbau- und Zulieferindu-

strie in hochwertige Produkte umgesetzt werden, die sich am Markt gegenüber Konkurrenten durchsetzen können. Leistungsmerkmale wie Doppelhülle, erhöhter Kollisionswiderstand, optimale Ladetankreinigung usw. führten zur Verleihung der mittlerweile 10. internationalen Auszeichnung für einen Lindenu-Doppelhüllentankertyp. Die Prämierung des letzten Kieler Neubaus der 2000er-Klasse SILVER RIVER als "Great Ship of 1999" bzw. "Significant Ship of the Year" ist eines von hoffentlich noch zahlreicher werdenden Beispielen.

Erhöhte Sicherheit

OPA'90 stellt einen vorsorglichen und umfassenden Ansatz zur Erhöhung der Sicherheit und zum Umweltschutz dar, der auf außergewöhnlich starken öffentlichen Druck von der amerikanischen Regierung zur National Priority erklärt wurde und Wirkung zeigt. Anstelle von (wohlgemeinten) nationalen oder regionalen Einzelaktionen kann eine ähnlich angelegte, einheitliche Herangehensweise der EU nicht nur erheblich zur Sicherheit beitragen, sondern auch zu positiven wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Ergebnissen führen. Hinsichtlich der Sicherheit ist beispielsweise zu fragen, welche Argumente dagegen vorgebracht werden könnten, dass europäische Häfen selbstverständlich dazu verpflichtet sind bzw. werden, Schiffen in kritischen Situationen oder akuter Not Assistenz und Schutz zu bieten?

Ein European Oil Pollution Act EurOPA 2000 muss als Herausforderung begriffen werden, die in einer konzentrierten Aktion und vor allem von der europäischen Seeverkehrswirtschaft offensiv angenommen und kurzfristig gelöst werden muss!

Hans Gerd Knoop
GAUSS, Bremen