

Der Untergang der Sea Diamond vor Santorini

War es die Seekarte oder der Steuermann?



Dieser Fall bewegte vor kurzem wieder ganz Griechenland. Wir fragten uns: „Wie konnte so etwas passieren? Es wurde zur Zeit der Katastrophe kein Fußballspiel im Fernsehen übertragen, wie im Jahr 2000. Damals hatte die Uralt-Fähre „Express Samina“, die unmittelbar vor der Ausmusterung stand, kurz vor Mitternacht mit rund 450 Passagieren und 63 Besatzungsmitgliedern an Bord einen gut sichtbaren Felsen etwa drei Kilometer vor der Hafeneinfahrt der Insel Paros gerammt. Die „Sea Diamond“ war kein alter Seelenverkäufer und ihr Kapitän während der Katastrophe auf der Brücke. Er hat seinen Posten nach der Havarie auch nicht verlassen wie seinerzeit Kapitän Vassilis Jannakis der Kapitän der „Express Samina“, die vor Paros sank.

Der havarieerfahrene Kapitän der „Express Samina“, immerhin war dies bereits sein dritter Schiffsbruch in der Ägäis, wusste was zu tun war, als er von der Kollision seines Schiffes mit einem allseits bekannten, gut beleuchteten, 23 Meter hohen Riff überrascht wurde. Als einer der Ersten verließ er das sinkende Schiff, angeblich um die Rettungsaktion von Land aus zu koordinieren.

Doch der Fall der „Sea Diamond“ ist ganz anders gelagert. Wie konnte es nun zu der Kollision, mit dem ebenfalls nicht unbekanntem Felsen, vor Santorini kommen?

Könnten auch hier wieder moderne Navigationsinstrumente zum Unglück geführt haben, wie in jüngster Zeit schon bei einigen Schiffen? Doch zunächst der Reihe nach.

Die MS „Sea Diamond“ war ein Kreuzfahrtschiff für kurze Strecken im Mittelmeer. In rund 584 Kabinen konnten bis zu rund 1537 Passagiere fahren. 584 Crewmitglieder begleiten das Schiff. Die MS „Sea Diamond“ wurde 1986 gebaut und 1999 generalüberholt. Die „Sea Diamond“ fuhr zunächst unter dem Namen "Birka Princess" als Kurzkreuzfahrtschiff zwischen Stockholm und Mariehamn und auf anderen Kurzrouten in der nördlichen Ostsee. Vor Ihrem Umbau 1999 in der Lloyd Werft in Bremerhaven hatte sie 1.394 Betten, nach Umbau waren diese auf 1.537 aufgestockt. Im Februar 2006 wurde das Schiff an Louis Cruise Line verkauft und fuhr seit dem in der Ägäis. Die letzten Renovierungsarbeiten fanden im März 2006 auf der Turku Shiprepair Yard, Nädendal (Finnland), und bei der Elefsis Shipyard, Piräus, im April 2006 statt. Die MS „Sea Diamond“ war zum Schluss überwiegend in 3-4 tägigen Kurzkreuzfahrten im östlichen Mittelmeer unterwegs.



Die sinkende "Sea Diamond" vor Santorin: Das Spektakel lockte Hunderte von Schaulustigen an
Bildquelle: Stern.de

Am Morgen des 6.4.2007 ist die MS „Sea Diamond“ vor Santorini gesunken.

Die „Sea Diamond“ war am Donnerstagnachmittag mit rund 1600 Menschen an Bord bei der Einfahrt in die Bucht von Santorin auf ein Riff gelaufen. Bis auf zwei weitere vermisste französische Touristen – ein 45-jähriger Vater und seine 16-jährige Tochter – wurden alle Passagiere und Besatzungsmitglieder gerettet.

07.04.07 Griechenland klagt Kapitän an

Die griechischen Behörden haben nach dem Untergang des Kreuzfahrtschiffes „Sea Diamond“ vor der Insel Santorin den Kapitän und fünf weitere Besatzungsmitglieder angeklagt.



Ihnen werden allerdings nur „mindere Delikte“ vorgeworfen. Die Behörden wollen die Männer in den kommenden Tagen erneut befragen, um zu klären, warum das Schiff nur wenige Meter von der Insel Santorin entfernt sank.

Kapitän übernimmt Verantwortung

Der Kapitän der „Sea Diamond“ hatte bereits die Verantwortung übernommen. Wie der griechische Rundfunk berichtete, sagte er dem Staatsanwalt, er sei zum Zeitpunkt des Unglücks auf der Brücke gewesen und übernehme „voll und ganz“ die Verantwortung.

Nach Darstellung des Kapitäns brachten starke Strömungen sein Schiff vom Kurs ab. Die „Sea Diamond“ sei deswegen auf das Riff abgedriftet. Er habe alles unternommen, um die Kollision mit den Felsen zu vermeiden. Anschließend habe er nur daran gedacht, das Leben von Passagieren und Besatzung zu retten. Aus diesem Grund habe er alle Luken dicht gemacht und das Schiff so nahe wie möglich an die Anlegestelle des Hauptortes von Santorin gebracht.

Reuters

Die „Sea Diamond“ versinkt im Meer

Das Riff ist allen Seeleuten bekannt

Ratlosigkeit nach dem Untergang der „Sea Diamond“: Das Unglücksgebiet war gut kartografiert, die Crew erfahren, das Schiff in Ordnung. Noch heute will ein Staatsanwalt den Kapitän befragen, der gestern festgenommen wurde. Derweil wird fieberhaft nach zwei Vermissten gesucht.

Bislang ist völlig unklar, warum die „Sea Diamond“ auf das Riff lief. Nun soll der Kapitän befragt werden. Er sei bereits auf dem Weg zur Staatsanwaltschaft auf der Insel Naxos, sagte eine

Sprecherin des Handelsmarineministeriums in Athen. Der Kapitän war gestern mit drei weiteren Crew-Mitgliedern verhaftet worden. Heute hieß es, insgesamt seien fünf Besatzungsmitglieder zum Gespräch mit dem Staatsanwalt vorgeladen.

Bei der Betreibergesellschaft konnte man sich das Unglück nicht erklären. Die Besatzung sei erfahren und steuere zwei Mal in der Woche die Bucht Santorins an, hieß es. Das Schiff sei gut gewartet worden und mit modernsten Navigationssystemen ausgestattet gewesen. Der Felsen sei außerdem in allen Karten eingezeichnet. "Das Riff ist allen Seeleuten bekannt. Ich kann es nicht erklären", sagte auch ein Offizier der Küstenwache. Ein Fischer vermutete im griechischen Rundfunk, vielleicht seien sich die Seeleute des Schiffs zu sicher gewesen.

Reuters

10.04.07 Kapitän und Besatzung sind schuld

Für das Unglück sind nach Einschätzung des griechischen Schifffahrtsministers Manolis Kefalogiannis der Kapitän und die Besatzung auf der Brücke verantwortlich: „Es war offenbar ein menschlicher Fehler“, sagte er in Athen. Der Kapitän hatte bereits kurz nach dem Unglück „voll und ganz“ die Verantwortung für das Kentern des Schiffs übernommen.

Am Wochenende hatte ein griechischer Staatsanwalt gegen den Kapitän und fünf weitere Besatzungsmitglieder Anklage wegen Fahrlässigkeit erhoben. Ihnen droht eine Bewährungsstrafe.

Viele Passagiere kritisierten, die Rettungsmaßnahmen seien chaotisch verlaufen, und beschwerten sich über mangelnde Hilfsbereitschaft der Besatzung sowie zu wenige Rettungswesten.

02. 11 2007 Es war die Karte - nicht der Steuermann (NZZ online)

Falsche Seekarte als mögliche Ursache des Untergangs der „Sea Diamond“



Die „Sea Diamond“ vor Santorin in Schräglage. (Bild: Reuters)

Es war die Karte - nicht der Steuermann

Möglicherweise hat eine falsche Seekarte zum Unglück des Kreuzfahrtschiffes „Sea Diamond“ vor Santorin geführt. Dies behauptet die Reederei des Schiffs und verweist auf ein Riff, dessen Länge nicht richtig angegeben sei. Die „Sea Diamond“ lief im April mit 1500 Personen an Bord auf Grund. Zwei Personen werden seither vermisst.

(sda/dpa) Das Kreuzfahrtschiff „Sea Diamond“ ist nach Erkenntnissen seiner Reederei vor der griechischen Insel Santorin auf ein Riff gelaufen, weil die Seekarte einen Fehler enthielt. Die zypriotische Reederei Louis Hellenic Cruises hatte den Verlauf des Riffs vor der Insel durch Sachverständige überprüfen lassen, wie Reederei-Sprecher Giorgos Koubenas am Freitag vor Journalisten in der Hafenstadt Piräus sagte.

130 statt 57 Meter langes Riff

Dabei habe sich gezeigt, dass das Riff sich nicht - wie in der aktuellen Seekarte ausgewiesen - bis auf 57 Meter vor der Küste erstreckt, sondern bis auf 131 Meter. Die Reederei habe die griechische Justiz und die Behörden auf den Fehler in den gültigen Seekarten hingewiesen.

Sollten die Erkenntnisse einer Überprüfung standhalten, müsste nach Ansicht von Experten der griechische Staat alle Entschädigungen zahlen. Der Prozess gegen die Reederei soll im Frühling 2008 beginnen.

Warten wir also den Prozess im nächsten Jahr ab. Auch hier könnte sich wieder einmal mehr herausstellen, dass uns die moderne Navigationstechnik eine Sicherheit vorgegaukelt, die im täglichen Leben auf See nicht gegeben ist. Wenn Sie **mehr zur modernen Navigationstechnik und den daraus resultierenden Problemen erfahren wollen** finden Sie eine ehemals Hot Water interne Abhandlung zu diesem Thema in der **Hot Water Bibliothek**.

Dieses Erste jemals der Öffentlichkeit zugänglich gemachte Exemplar einer unserer internen **Hot Water** Abhandlung behandelt die Veränderungen der Navigationstechnik und die daraus resultierenden Veränderungen der Navigationsverfahren. Wie alle unsere nicht öffentlichen Abhandlungen war auch diese zur Hintergrundinformation und Weiterbildung unserer Kursleiter konzipiert.

Im Jahre 2005 diente sie uns in der Sportbootschule **Hot Water** u. a. als Diskussionsvorlage bei einer unserer schulinternen Weiterbildungsveranstaltungen zum Thema „Moderne Navigationsverfahren und die damit verbundene Risiken“. Diese mehrfach jährlich erscheinenden internen Abhandlungen der Sportbootschule **Hot Water** stellen eine wesentliche Facette der Fortbildungen unserer Kursleiter dar.

Bremen im November 2007