

Exxon Valdez und das Bligh Riff

Das Bligh Riff ist nach seinen Entdecker William Bligh benannt

Exxon Valdez



Die Exxon Valdez, drei Tage, nachdem sie auf ein Riff aufgelaufen war

Schiffsdaten

Flagge	 Vereinigte Staaten	
	 Marshallinseln	
	 Panama	
	 Sierra Leone	
andere Schiffsnamen	<ul style="list-style-type: none">• Oriental N• Oriental Nicety• Dong Fang Ocean• Mediterranean• Seariver Mediterranean• Exxon Mediterranean	
	Schiffstyp	Öltanker
	Heimathafen	Philadelphia
	Eigner	ExxonMobil
	Reederei	Exxon
Bauwerft	National Steel & Shipbuilding Corporation	
Baunummer	438	
Kiellegung	29. Juli 1985	
Übernahme	10. Dezember 1986	
Verbleib	ab 2. August 2012	

verschrottet^[1]

Ab 2008

Schiffstyp	Erzfrachter
Rufzeichen	3EPL6
Bauwerft	Guangzhou CSSC-Oceanline- GWS Marine Engineering Co.

b 2008

Länge	300,84 m (Lüa) 288,07 m (Lpp)
Breite	50,60 m
Seitenhöhe	26,82 m
Vermessung	112.088 BRZ / 33.626 NRZ

Maschine

Maschine	1 × IHI-Sulzer-Dieselmotor (Typ 8RTA84)
Maschinenleistung	23.611 kW (32.102 PS)
Geschwindigkeit	max. 16,25 kn (30 km/h)
Propeller	1

Ab 2008

Tragfähigkeit	213.855 tdw
---------------	-------------

Sonstiges

Klassifizierungen	American Bureau of Shipping
Registrier- nummern	IMO-Nr. 8414520

Die **Exxon Valdez** war ein Öltanker. Das unter der Flagge der Vereinigten Staaten fahrende Schiff lief am 24. März 1989 vor Alaska auf Grund und löste damit eine Ölpest und eine der größten Umweltkatastrophen der Seefahrt aus. Nach einer Reparatur wurde sie unter dem Namen Exxon Mediterranean wieder in Betrieb genommen und war noch bis 2012 in Dienst, zuletzt als Erzfrachter unter dem Namen **Oriental Nicety**.

Geschichte

Die Exxon Valdez wurde 1985/1986 unter der Baunummer 438 auf der National Steel & Shipbuilding Corp. für den US-amerikanischen Ölkonzern ExxonMobil gebaut und im Dezember 1986 übergeben.

Technische Daten

Das Schiff war mehr als 300 Meter lang, erreichte 20 Meter Tiefgang, 30.000 Tonnen Leermasse, verdrängte voll beladen eine Wassermasse von 240.000 Tonnen und konnte 235.000 Kubikmeter Rohöl transportieren. Die Maschinenanlage des Schiffes brachte es auf eine Höchstgeschwindigkeit von 16,25 Knoten (30,1 km/h).

Unglücksursache und Auswirkungen

Das Schiff wurde 1989 unter seinem ersten Namen Exxon Valdez bekannt. Es befand sich am 24. März jenes Jahres auf dem Weg von der Öl-Verladestation der Trans-Alaska-Pipeline in der Hafenstadt Valdez Richtung Süden. Trotz eines Fassungsvermögens von 210.000 Tonnen war das Schiff zum Zeitpunkt des Unglücks nur mit 163.000 Tonnen Rohöl beladen. Kurz nach Mitternacht lief es auf das Bligh-Riff im Prinz-William-Sund vor Süd-Alaska auf.

Der Kapitän, der alkoholranke Joseph Hazelwood, war zu diesem Zeitpunkt betrunken und befand sich in seiner Kammer. Die Verantwortung auf der Brücke hatte der durch hohes Arbeitsaufkommen und mangelnde Ruhe vor seiner Wache vermutlich übermüdete Dritte Offizier Gregory Cousins. Er versäumte es, nach einer Abweichung vom normalen Reiseplan die Exxon Valdez – wie zuvor mit dem Kapitän abgesprochen – auf einen sicheren Kurs zurückzuführen.

Die Auswirkungen der Katastrophe auf die Umwelt und Wirtschaft der Region wurden erheblich dadurch verschlimmert, dass die US-Behörden organisatorisch und hilfstechisch damals nicht auf so ein großes Unglück vorbereitet waren.

Hätte das Schiff eine Doppelhülle gehabt, wäre die Katastrophe vermutlich zu vermeiden gewesen bzw. hätte nicht in dem Umfang stattgefunden. Als Folge des Unglücks erließen die USA 1989 eine Richtlinie, nach der alle Tankerneubauten über eine Doppelhülle verfügen müssen, um US-amerikanische Häfen anlaufen zu dürfen. Globale Zielsetzung ist es, ab 2015 nur noch doppelwandige Tanker auf den Weltmeeren zu haben.

Der für diesen Küstenabschnitt verantwortlichen Küstenwache wurden Versäumnisse vorgeworfen. Bei einer Radar-Überwachung des Tankers hätte man das Schiff rechtzeitig vor der Nähe des Bligh Riffs warnen können. Die Küstenwache wehrte diese Anschuldigung jedoch mit der Begründung ab, dass die Radar-Geräte zu dem Zeitpunkt nicht funktionierten und dass auf dem Stützpunkt kurz zuvor ein Schichtwechsel stattgefunden hatte.

Bei dem Unfall liefen 37.000 Tonnen Rohöl aus und schädigten das empfindliche Ökosystem. Mehr als 2000 Kilometer Küste wurden verseucht. Hunderttausende Fische, Seevögel und andere Tiere starben als direkte Folge des Unglücks. Langfristig

vergiften sich die dort lebenden Tiere schleichend über die Nahrungsaufnahme, da die Ölreste immer noch nicht abgebaut sind.

Nach dem Unglück



Säubern der mit Öl verschmutzten Felsen nach der Harverie der Exxon Valdez



Aufräum-Aktion

Kapitän Joseph Hazelwood konnte kein kriminelles Verhalten nachgewiesen werden und er wurde zu einer Geldstrafe von 50.000 US-Dollar wegen illegalen Ablassens von Öl verurteilt. Im Strafverfahren gegen Exxon kam es zu einem Schuldhandel, der zu einer Verurteilung Exxons zu 150 Millionen Dollar Geldstrafe, von denen 125 Millionen wegen Exxons Bemühungen zur Schadensbeseitigung und gezahltem Schadensersatz erlassen wurden, sowie 100 Millionen Dollar Wiedergutmachungszahlungen (Criminal Restitution) führte. Gegenüber den zivilrechtlichen Ansprüchen des Staates Alaska und des Bundes akzeptierte Exxon 1991 die Verpflichtung zur Zahlung von 900 Millionen Dollar über zehn Jahre mit einer Option bis 2006 auf weitere 100 Millionen Dollar im Falle von unentdeckten Schäden. Die Summe wird zur Wiederherstellung der natürlichen Ressourcen verwendet und von einem Treuhänderrat verwaltet. Das Verfahren über einen Anspruch in Höhe von 92 Millionen Dollar zur Beseitigung der unerwartet bis heute verbliebenen Ölreste im Rahmen der Option ist noch nicht abgeschlossen. Bis zur offiziellen Erklärung der Beendigung der Säuberungsarbeiten 1992 investierte Exxon darin weitere 2,2 Milliarden Dollar. Im von privaten Geschädigten angestregten Zivilprozess, auf Antrag des beklagten Ölkonzerns als Sammelklage geführt, wurde Exxon 1994 erstinstanzlich zu 287 Millionen Dollar Schadenersatzzahlungen an mehr als 32000 Geschädigte verurteilt, darüber hinaus zu Strafschadenersatz in Höhe von 5 Milliarden Dollar. Gegen letzteres beschritt Exxon den weiteren Rechtsweg: Berufungsgerichte legten den Strafschadenersatz auf zunächst auf 2,5 Milliarden Dollar fest, schließlich im Juni 2009 rechtskräftig auf 507,5 Millionen Dollar zuzüglich 480 Millionen Dollar Zinsen seit 1994. Vorausgegangen war im Juni 2008 die

Kappung des Strafschadensersatzes durch den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten auf die Summe des insgesamt bezahlten Ersatzes für tatsächlich erlittene private Schäden von 507,5 Millionen Dollar. Bereits im August 2008 hatte ExxonMobil bekanntgegeben, 75 Prozent des Kappungsbetrages an die Kläger auszubezahlen.

Die Region und deren Bewohner haben sich bis zum Jahr 2014 nicht von dem Schaden erholt. **Das Riff ist nach William Bligh (Später Captain auf der Bounty) benannt der es auf der 3. Reise von James Cook als Lotse entdeckt hat.**

Verbleib des Schiffes

Das Schiff wurde nach einer zehnmonatigen und 30 Millionen US-Dollar teuren Reparatur unter dem Namen Exxon Mediterranean wieder in Betrieb genommen. Im Juli 1993 wurde es zu SeaRiver Mediterranean umbenannt. Da 1990 ein US-Gesetz erlassen wurde, welches Schiffen, die mehr als 4.000 Tonnen Öl verloren haben, die Fahrt im Unglücksgebiet Alaskas verbietet, fuhr es stattdessen im Mittleren und Fernen Osten sowie Australien.

Von Mitte März 2005 fuhr das Schiff unter der Flagge der Marshallinseln als Mediterranean. Ab Sommer 2007 wurde es in Guangzhou, China, zum Erzfrachter umgebaut und im Dezember 2008 unter der Flagge Panamas als Dong Fang Ocean wieder in Fahrt gebracht. Nach einer Kollision am 29. November 2010 mit dem Schiff Aali lag es ab dem 10. Dezember 2010 im Hafen von Dalian auf. Das im April 2011 auf den Namen Oriental Nicety umbenannte Schiff kam am 9. September 2011 schließlich wieder in Fahrt.

Verschrottung 2012

Im März 2012 wurde das Schiff für rund 16 Millionen US-Dollar an die Global Marketing Systems, ein Handelsunternehmen für Abwrackschiffe, verkauft. Es sollte in Indien verschrottet werden. Eine indische Umweltorganisation klagte jedoch gegen die Verschrottung im Land, weil das Schiff mit Asbest und Schwermetallen belastet sei und seine Verbringung nach Indien damit ein Verstoß gegen das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung sei. Der Oberste Gerichtshof des Landes wies die Klage am 30. Juli 2012 zurück, woraufhin das Schiff am 2. August 2012 am Strand vor Alang unter dem Namen Oriental N zur Abwrackung auf Grund gesetzt wurde.