Warum sank die „Verity“? – Fragen bleiben offen

SCHIFFFAHRT Kritik an spätem Eingreifen der Leitstelle – Funkverfahren und Ansagen könnten Risiko erhöht haben

VON JÜRGEN WESTERHOFF



Ein gefundener Rettungsring des gesunkenen Schiffes „Verity“. Am 24. Oktober 2023 war es mit dem Frachter „Polesie“ südwestlich von Helgoland zusammengestoßen. Die „Verity“ sank. Fünf Seeleute kamen bei dem Unglück ums Leben. BILD: SINA SCHULDT/DPA

HELGOLAND/WILHELMSHAVEN – Was geschah wirklich in den letzten Minuten vor dem tödlichen Zusammenstoß der Frachtschiffe „Verity“ und „Polesie“ am 24. Oktober 2023 in der Deutschen Bucht südwestlich von Helgoland, bei der vor fast drei Jahren fünf Seeleute der „Verity“ ihr Leben verloren? Der jetzt von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) veröffentlichte 91-seitige Abschlussbericht zeichnet den Ablauf zwar detailliert nach, räumt aber zugleich ein, dass wichtige Fragen bis heute unbeantwortet bleiben. Der Grund: Entscheidende Aussagen fehlten – auch von Mitarbeitern der Revierzentrale „German Bight Traffic“ in Wilhelmshaven.

Zu spät eingegriffen

Die Ermittler weisen zu Beginn ihres Berichts darauf hin, dass ihre Arbeit erheblich erschwert worden sei. Wichtige Zeugen aus der Besatzung der „Polesie“ sowie Mitarbeiter und Verantwortliche der Revierzentrale hätten genauere Erkenntnisse liefern können, seien dazu jedoch entweder nicht bereit gewesen oder daran gehindert worden.

Inhaltlich widmet der Untersuchungsbericht der Revierzentrale Wilhelmshaven breiten Raum. Die Arbeitsweise des Verkehrssicherungsdienstes wird in mehreren eigenen Kapiteln analysiert.

Nach Einschätzung der Ermittler erkannte die Revierzentrale zwar das zunehmende Kollisionsrisiko zwischen den Frachtern „Polesie“ und „Verity“, griff jedoch erst relativ spät in das Geschehen ein. Als der erste Funkkontakt aufgenommen wurde, hätten sich die beiden Schiffe bereits auf weniger als 1,3 Seemeilen angenähert. Zu diesem Zeitpunkt war nach Auffassung der Untersuchungsbehörde bereits wertvolle Zeit verloren gegangen.

Kritik an Revierzentrale

Kritisch bewertet der Bericht außerdem die Art der Kommunikation. Die Mitarbeiter der Verkehrszentrale hätten im Funkverkehr keine international standardisierten Formulierungen (Standard Marine Communication Phrases) verwendet, obwohl diese gerade in sicherheitskritischen Situationen Missverständnisse vermeiden sollen.

Nach Ansicht der Ermittler hätte eine eindeutige und standardisierte Sprache den Wachoffizieren auf den beiden Schiffen möglicherweise den Ernst der Lage deutlicher vor Augen geführt.

Hinzu kam, dass in der Deutschen Bucht ein Duplex-Funkverfahren eingesetzt wurde. Dabei können die Schiffe zwar die Verkehrszentrale hören, jedoch nicht unmittelbar miteinander kommunizieren. Nach Auffassung der Ermittler erschwerte dieses System den schnellen Informationsaustausch in der entscheidenden Phase vor der Kollision.

Besonders deutlich fällt die Bewertung der zweiten Intervention der Revierzentrale aus. Diese erfolgte nach Darstellung des Berichts erst zu einem Zeitpunkt, als sich beide Schiffe bereits so nahe gekommen waren, dass ein Eingreifen von außen eher kontraproduktiv gewesen sei. Gleichwohl war die Anweisung der Verkehrszentrale so bestimmt formuliert, dass der wachhabende Offizier der „Polesie“ ihr folgte.

Aussagen fehlen

Genauere Erkenntnisse zu den internen Entscheidungsprozessen innerhalb der Revierzentrale habe man nicht gewinnen können, weil wichtige Zeugen entweder keine weitergehenden Aussagen gemacht hätten oder aufgrund ihrer Rechtsposition von ihrem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch gemacht hätten. Dadurch hätte besonders die subjektive Sicht der beteiligten Mitarbeiter gefehlt, und deshalb hätten wesentliche Fragen zu Abläufen und Entscheidungswegen offenbleiben müssen.

Der Bericht formuliert konkrete Empfehlungen an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. So solle unter anderem die Nutzung des Duplex-Funks überprüft, die Kommunikationsstandards überarbeitet und die Einsatzrichtlinien für das Personal der Verkehrszentrale verbessert werden.

Mit der Untersuchung war die britische „Marine Accident Investigation Branch“ (MAIB) beauftragt worden, weil die gesunkene „Verity“ im Schiffsregister der Isle of Man eingetragen war. Die Isle of Man übertrug die Ermittlungen ihrer Unfalluntersuchungsbehörde. Unterstützt wurde diese von der deutschen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) sowie der Seefahrtsbehörde der Bahamas als Flaggenstaat der „Polesie“.

Becker Immobilien
Ihr Partner für renovierungsbedürftige Immobilien

Unsere Kunden suchen
IHRE SANIERUNGSBEDÜRFTIGE
Immobilie!

Wir sind Ihr Ansprechpartner.
Melden Sie sich jetzt!



beckerimmobilien.eu
oder direkt anrufen
0173 3410 494