

Mit seeuntüchtigem Schiff ins Manöver ?

Anmerkungen zu einem Seeunfall mit tödlichem Ausgang

Diethard Kersandt

Zur Erinnerung : **Am 06.März 2002** ereignete sich im Rahmen des NATO – Manövers „Strong Resolve“ in der Pommerschen Bucht ein Seeunfall mit tödlichem Ausgang. Während eines Personentransfers von der britischen Fregatte HMS „Cumberland“ zur deutschen Fregatte „Mecklenburg – Vorpommern“ mit einem britischen Speedboot kamen zwei deutsche Marinesoldaten um ihr Leben.

Die Wetterbedingungen waren schlecht : Windstärke 7 aus südwestlicher Richtung, Wellenhöhe bzw. Höhe der Dünung ca. 2 Meter aus Südwest, Lufttemperatur 4 - 5 ° C, Wassertemperatur 3 ° C.

Dem deutschen Kommandanten wurde vorgeworfen, dass er seine Rettungsmittel nicht zur Bergung der im Wasser treibenden Seeleute einsetzte. Sein Verhalten begründete er u.a. mit der fehlenden Einsetzbarkeit der Boote unter den Wetterbedingungen. Nur mittels Ausnahmegenehmigung durfte die Fregatte am Seeverkehr teilnehmen. Trifft ihn der von den Hinterbliebenen vorgebrachte Vorwurf eines Fehlverhaltens allein oder handelt es sich um ein komplexes Versagen aller Beteiligten ? Der Verfasser möchte sich zu diesem Problem äußern und insbesondere eine noch sorgfältigere Prüfung aller Umstände vor der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen auf dem Gebiet der Schiffssicherheit anregen.

1. Zur Manöverbereitschaft der britischen Fregatte „Cumberland“

Im Nachrichtenarchiv der Royal Navy für den 08.03.2002, 10:15 Uhr (Quelle : Internet) findet man folgende Meldung :

„Die in Devonport stationierte HMS „Cumberland“, eine Fregatte des Typs 22 Batch 3, die gegenwärtig an dem multinationalen Manöver „Strong Resolve“ in der Ostsee teilnimmt, war an der Rettung von 3 Personen beteiligt als deren Boot während eines Transfers zur deutschen Fregatte Mecklenburg kenterte. ...

Bedauerlicherweise konnten trotz langandauernder Bemühungen zur Wiederbelebung zwei deutsche Seeleute nicht gerettet werden und wurden durch die Ärzte ... für tot erklärt. ...

... Die Rettungsmaßnahmen waren auf dem höchsten Standard und mit dieser Professionalität und mutigem persönlichen Einsatz gelang es, drei Leben zu retten.“

Im Untersuchungsbericht der Britischen Marine werden die Rettungsmaßnahmen kritischer beurteilt :

„Es scheint, dass es einige Mängel bei der Reaktion auf das Unglück gab, die ihren Grund in der schlecht koordinierten oberen Führungsebene haben.“

Die „Cumberland“ hatte das Speedboot ausgesetzt, um die Soldaten auf die „Mecklenburg – Vorpommern“ zurückzubringen. Sie war im Rahmen des Manövers als OCE – „Officer Conducting the Exercise“ den anderen Schiffen gegenüber weisungsbefugt. Nach den NATO-Vorschriften wechselt bei einem „Mann - über – Bord – Manöver“ die Weisungsbefugnis auf den OTC, den „Officer in Technical Command“ des Schiffes über,

das einen Mann verloren hat, also auch hier die „Cumberland“. Die anderen Schiffe haben so zu manövrieren, dass sie sie bei der Rettung nicht behindern.



Abb. 1 : Die britische Freagtte HMS „Cumberland“ beim Aussetzen des Speedbootes
(Quelle : Internet-Seite der Royal Navy)



Abb. 2 : Boarding-Einsatz des Speebootes der Fregatte „Cumberland“ (Quelle : Internet-Seite der Royal Navy)

Es versteht sich von selbst, dass ein mit einer solchen Aufgabe betrautes Schiff unter den konkreten Wetterbedingungen in vollem Umfange manövrierfähig sein und über spezifische Richtlinien für derartige Transfers verfügen muss.

„HMS ‚Cumberland‘... verfügte weder im Navigationsbuch noch im Brückenheft über genaue Weisungen, wie solche Transfers durchzuführen seien“, stellt der Ermittlungsbericht fest.

Sie ging mit 6 Knoten an der untersten Schwelle erforderlicher Minimalgeschwindigkeit mit nur einer der beiden Maschinen in dieses Manöver, da die Welle blockiert, wenn nur etwa 5 bis 5,5 Knoten bei 50 Umdrehungen pro Minute gelaufen werden.

Beim Blockieren der Welle „... wäre das Schiff in Richtung der gebremsten Welle abgeschert. ... Dies hätte ernste Auswirkungen haben können, wenn sich zum Zeitpunkt des

Abscherens ein Rettungsboot in der Nähe oder längsseits befunden hätte“ , führten die Ermittler aus.

Der Hauptgrund für die Durchführung des Manövers mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit, so erklärte der I. Offizier der britischen Fregatte, sei das Gebot : *„sparsamer Umgang mit Treibstoff“* gewesen.

Die Folgen aus der mangelhaften Manövrierfähigkeit schätzte der Ermittlungsausschuss kritisch ein : *„Die Drehung aus dem Wind auf einer einzigen Welle bei begrenzter Maschinenkraft machte den ersten Teil der Wende schwierig und langsam.“*

Das gehört zu den elementaren Kenntnissen guter Seemannschaft eines nautisch ausgebildeten Offiziers jeder Flotte dieser Welt ! Spezielle Mann-über-Bord-Manöver wurden entwickelt, die sich erfolgreich in der Praxis bewährt haben und zum Ausbildungsstandard gehören.

Der Verfasser hat als verantwortlicher Wachoffizier und Hochschuldozent im Rahmen der Ausbildung von Schiffsoffizieren selbst über 100 „Mann-über-Bord-Manöver“ unter den verschiedenen Wind-, Wellen- und Sichtverhältnissen in der Ostsee ausgeführt.

Im Ermittlungsbericht werden weitere Schwächen in der Kommandostruktur und in der Ausführung der Manöver selbst aufgeführt. In der Dienstvorschrift BR 67 der Royal Navy wird angeordnet, dass Passagiere bei einem derartigen Transfer Taucheranzüge oder Multifaseranzüge tragen müssen, wenn die Wassertemperatur auf oder unter 15 ° C sinkt. Die deutschen Seeleute verfügten nicht über derartige Schutzanzüge. Alle britischen Seeleute waren vorschriftsmäßig gekleidet, wurden gerettet und erholten sich schnell, 2 deutsche Seeleute erfroren bzw. ertranken.

„Hätten die Passagiere Multifaseranzüge getragen, hätten sie vielleicht überlebt“, schlussfolgert der Ermittlungsbericht.

Nach dem Kentern des eigenen Speedbootes nahm die „Cumberland“ die von den beiden am Unfallort befindlichen Schiffen HMS „Edinburgh“ und FGS „Mecklenburg - Vorpommern“ angebotene Hilfe (Rettungsboot bzw. Speedboot aussetzen) an, doch die deutsche Fregatte *„hielt sich durch die Nähe zu den anderen Schiffen für zu beschränkt und nicht hinreichend manövrierfähig“*, um ihr Boot zu Wasser zu lassen.

Der Ermittlungsausschuss kommt zu der Auffassung, dass sich der Einsatz des Bootes der „Mecklenburg – Vorpommern“ *„zweifellos ausgewirkt“* hätte.

Manöver sind in der rauen Realität der See keine Sandkastenspiele. Hier kann es schon mal zu Unfällen kommen, auch zum Kentern eines Bootes. Wie aber kann man, als die Hilfeleistung ausblieb, erklären, dass es auf der deutschen Fregatte kein unter den vorgefundenen äußeren Bedingungen einsetzbares Rettungsboot gab ? Sollte man eingestehen, dass die deutsche Fregatte gar nicht am internationalen Seeverkehr hätte teilnehmen dürfen ? Sollte man zugeben, dass die deutsche Fregatte nur bei wenig Wind und glatter See einsatzfähig war ? Sollte man bestätigen, dass die technischen Mängel an den Rettungsmitteln schon lange bekannt waren, sie nicht beseitigen und das Schiff nur mit Ausnahmegenehmigungen zur See fahren ließ ?

Der Havarieausschuss der Bundesmarine kommt zu der Schlussfolgerung, dass zwar kein fehlerhaftes Verhalten von Marineangehörigen für das Kentern des Bootes vorläge, doch die „Mecklenburg – Vorpommern“ es unterlassen hätte, unverzüglich einen *„einsatzbereiten Motorkutter“* zur Rettung der Verunglückten ins Wasser zu bringen. Das

wäre möglich, zumutbar und geboten gewesen. Ob die Rettungsaktion einen erfolgreichen Ausgang hätte haben können, konnte der Ausschuss nicht feststellen.

Waren die Rettungsmittel der deutschen Fregatte unter den gegebenen Bedingungen tatsächlich einsatzfähig ? Dem Kommandanten müssen daran erhebliche Zweifel gekommen sein. Als Folge dieser Unsicherheit ging er bei seiner Entscheidung, kein Rettungsboot einzusetzen, von einer „*erheblichen Gefährdung der Besatzung des Motorrettungsbootes unter den damals vorliegenden Bedingungen aus.*“

Damit bahnte sich die spätere unvermeidbare Konfliktzuspitzung zwischen der Auffassung, die Fregatte sei mit der erteilten Ausnahmegenehmigung seetüchtig (sonst hätte man den Einsatzbefehl zur Teilnahme am Manöver nicht geben dürfen) und den durch den Kommandanten zu verantwortenden Handlungen auf See, die unter den gegebenen, wohl aber nicht vorhergesehenen Bedingungen, einen Einsatz der Rettungsmittel fraglich erscheinen ließen, an.

2. Technische Probleme und Teilnahme eines Schiffes am Seeverkehr durch „ministerielle Grundsatzentscheidung“

Die Fregatten des Typs 123 (Brandenburg) wurden durch die Bundesmarine zwischen 1994 und 1996 in Dienst gestellt. Zur Ausrüstung gehörten damals je zwei Motorrettungsboote (MRB) als kollektive Rettungsmittel (Abb. 3).



Abb. 3 : Motorrettungsboot der Fregatte „Mecklenburg – Vorpommern“ im Juli 2003
(Foto: Kersandt)

Im Dezember 1995 fand östlich von Helgoland eine Überprüfung dieser Boote mit dem Ziel statt, ihre Eignung für den Boardinginsatz im Rahmen KRK (Krisenreaktionskräfte) zu bewerten. Der Wind wehte mit 25 Kn aus 250°, die Seegangshöhe betrug ca. 1 – 1,5 m, die Dünung kam aus Südwest.

In dem „Einzelbericht Motorrettungsboot im Boarding-Einsatz vom 06. Januar 1995“ (Überprüfung der Eignung des Motorrettungsbootes für den Einsatz in der Boardingrolle in

Bezug auf Ein-/Aussetzen, Manövrierfähigkeit, Beladepazität, Sicherheitsaspekte) wird eingeschätzt:

„Das Motorrettungsboot ist für den Einsatz in der Boarding-Rolle nicht geeignet. Es hat gravierende technische und konstruktive Mängel, die z.T. eine erhebliche Gefahr für das Boardingteam darstellen.“

Der Prüfbericht enthält u.a. auch Feststellungen über die Probleme beim Manövrieren, beim An- und Ablegen und bei der Fahrt im Seegang (*„Der Rudergänger kann bei den auftretenden großen Gierwinkeln das Boot ab etwa 1m Seegangshöhe kaum noch auf Kurs halten. An- und Ablegen wird problematisch.“*)

Schlussfolgerung : *„Die Erklärung der Truppenverwendbarkeit des Motorrettungsbootes für den Boardinginsatz wird aus o.a. Gründen nicht empfohlen.“*

Die Testergebnisse bestätigten die in der „TDv 2030/034-13 – Bootsaussetzvorrichtung auf Klasse 123“ vom Juli 1994 niedergelegten Betriebseinschränkung : *„Die Motor-Pinasse kann bis zu einer Schlagseite von 20 Grad zu jeder Seite und 10 Grad Trimm bis zu einer Wellenhöhe von max. 1,5 m sicher aus- und eingebracht werden.“*

Im Austausch eines der beiden Motorrettungsboote gegen ein Speedboot fand man eine Lösung des Problems. Diese Boot sollte den Anforderungen eines Boarding-Einsatzes gerecht werden. In der Ausnahmegenehmigung Nr. 1 / 96 (Bestimmungen zur Ausrüstung von Fregatten der Klasse 123 mit Seenot-Rettungsmitteln) vom 23. August 1996 sind die Anforderungen detailliert aufgeführt. Ausgeführt wurde auch, dass bei der Dimensionierung und Prüfung der Aussetzvorrichtung sichergestellt werden muss, dass *„die besonderen Betriebsbedingungen für das vorgesehene Einsatzspektrum – mehrmaliges Aussetzen und Einnehmen des voll besetzten und ausgerüsteten Bootes in Fahrt und bei Seegang – Berücksichtigung finden.“*

Für das Aussetzen des Speedbootes wurde ein Bordladekran eingebaut, der sich jedoch aufgrund sicherheitstechnischer Mängel als völlig ungeeignet erwies und stillgelegt werden musste (05.11.2001).

Die Mitteilung von MARA ML 42 am 02.11.2001 an BMVg WV IV 5 enthält diese Konsequenz :

„... Stilllegungsverfügung. Hiermit wird ab sofort die weitere Nutzung des BLK Fregatte KL 123 untersagt...“

... Da sämtliche Fregatten KL 123 hiervon betroffen sind, ist die Zulassung einer weiteren Teilnahme am Seeverkehr ebenso eine ministerielle Grundsatzentscheidung ...“

Schließlich kam nach einigem hin und her die „ministerielle Grundsatzentscheidung“: Erteilung einer Ausnahmegenehmigung (!) zustande. In einem diese Entscheidung begründenden Vermerk sind u.a. folgende Argumente enthalten:

„Nach Auffassung Fü M II 3 wird der Schutz der Besatzung bei Eigenrettung durch die vorhandenen Rettungsinseln (200 %), den Einsatz von Rettungsschwimmern und der Kletterrettungsnetze sowie durch die Einsatzmöglichkeit des Motorrettungsbootes

gewährleistet. Darüber hinaus kann im Notfall ein funktionsfähiger aber gesperrter/stillgelegter BLK auf der Grundlage der MDv 160/1 Ziffer 6605 und MDv 165/1 Ziffer 301/7 (Ausnahme für Kommandant : Er kann Stilllegung der Aufsichtsbehörden für den Ernstfall befristet aufheben (z.B. Seenotlagen, in der Krise und im Krieg), wenn es die Umstände zwingend erfordern.) eingesetzt werden.

... Alle Fregatten der Klasse 123 sind laut JÜEP 2002 überwiegend für den Einsatz im Verband vorgesehen. Die Fahrten als Einzelfahrer zum BOST werden als wenig kritisch angesehen.

... hat die Aufsichtsbehörde für Kriegsschiffe die weitere Nutzung der BLK Fregatte Kl 123 mit sofortiger Wirkung untersagt. Der weitere Betrieb der BLK wird wegen der fehlenden sicherheitstechnischen Voraussetzungen als nicht mehr vertretbar bezeichnet. Die Aufsichtsbehörde stützt sich hierbei auf die Stellungnahmen des Germanischen Lloyd und der Sachverständigen der Marine.

... Die weitere befristete Teilnahme der Fregatten Kl 123 am Seeverkehr ohne einsatzbereiten BLK wird von dieser Stelle jedoch für vertretbar gehalten ... und empfohlen..., weil

- die Fregatten Kl 123 über ein weiteres als Motorrettungs- und Bereitschaftsboot zugelassenes Beiboot verfügen,
- die Rettunginselkapazität die Mindestfestlegung der BV 1830-1 überschreitet und
- die mittlerweile installierten GMDSS-Komponenten zusätzliche Sicherheit bieten.

... Unter Berücksichtigung vorstehender Sachlage schließe ich mich der Bewertung der zuständigen Aufsichtsbehörde an und befürworte eine befristet Ausnahmegenehmigung für alle Fregatten der Klasse 123 mit folgendem Wortlaut :

„Auf der Grundlage der ... lasse ich auf Antrag MarA M Log vom 15.Oktober 2001 ... zu, dass die Fregatten Kl 123 ... ohne einsatzbereite Bootsaussetzvorrichtung für das Motorboot, See am Seeverkehr teilnehmen.“

... Die Ausnahmegenehmigung ist mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden :

1. Das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot und seine Aussetzvorrichtung muß (Originaltext – d.Verf.) uneingeschränkt einsatzbereit sein.
2. Das Motorboot, See muß als solches funktionsfähig sein.
3. Die PME-Maßnahmen an der Bootsaussetzvorrichtung und dem Motorboot, See sind weiterhin im vorgegebenen Umfang durchzuführen.“

Damit wurde das Prinzip „Ausnahmegenehmigung“ fortgesetzt, denn schon im September 2001 konnte die „Mecklenburg-Vorpommern“ nur mit einer Ausnahmegenehmigung ihre Reise in das Mittelmeer antreten.

Dazu heißt es :

„... hat eine eingehende Analyse und Bestandsaufnahme zu dem Ergebnis geführt ..., dass der BLK grundsätzliche, d.h. konstruktiv bedingte sicherheitstechnische Mängel aufweist. Als unmittelbare Folge hat es der sicherheitstechnische Prüfdienst (ML 41) abgelehnt ...“

die für den 27.09.01 vorgesehene Prüfung des gerade instandgesetzten BLK der Mecklenburg-Vorpommern durchzuführen. Nur aufgrund einer Ausnahmegenehmigung durch die Aufsichtsbehörde für Kriegsschiffe (ML 42) konnte das Auslaufen des Schiffes einen Tag später in das Mittelmeer sichergestellt werden. Da WV IV 5 eine sachgerechte Lösung in dieser Sache annahmt ..., sieht sich die Aufsichtsbehörde nicht in der Lage, auf Dauer Ausnahmegenehmigungen zu erteilen.“

Vorsorglich wies die „Mecklenburg-Vorpommern“ darauf hin, dass im Januar 2002 die nächste periodische äußere und Belastungsprüfung vorgesehen wäre und die Voraussetzung für Abnahme der PME-Maßnahmen darstelle. Sie bemerkte kritisch, dass mit den Bedingungen der Ausnahmegenehmigung *„die technische Verantwortung für die Sicherheit der zur PME eingesetzten Soldaten auf den Dienststellenleiter delegiert“* worden wäre, der aber *„nicht über die Fach- und Sachkompetenz des Fachbereiches ML 41 / 42 verfügt.“*

Und weiter heißt es :

„Vor dem Hintergrund der Bezüge kann das Bordkdo das Risiko bei der Durchführung der PME-Maßnahmen wegen fehlendem technischen Sachverstand nicht abschätzen und damit nicht sicher durchführen. Als Folge ist eine zukünftige Teilnahme am Seeverkehr mit Ablauf PME Frist in Frage gestellt. Um weiterhin am Seeverkehr sicher teilnehmen zu können, bittet FGS MVP um klare Weisung.“

Hatte schon der Austausch eines der Motorrettungsboote durch ein Speedboot eine Ausnahmegenehmigung erforderlich gemacht (die auch begründet werden konnte, sofern ein gleichwertiger Ersatz als kollektives Rettungsmittel an dessen Stelle trat), trat durch die Stilllegung des Bordkranes ein ernsthaftes Problem ein (nachträgliche Einschätzung der Qualität des Kranes in der Mitteilung des MUKdo/Marine/ BMVg vom 17.10.2002 an BMVG WV IV 5: *„... Bootsaussetz- u. Ladekran ist eine ‚eierlegende Wollmichsau‘ (Wunsch der Marine), wurde im Hochgeschwindigkeitstempo möglichst billig beschafft und eingerüstet; stellt m.E. zu hohe technische Anforderungen (Wartung, Bedienung); Ausführung ‚billig‘, hieraus resultieren häufige sicherheitsrelevante Störungen mit hohem Instandsetzungsaufwand bei völliger Abhängigkeit der Marine von einem ‚Kleinsthersteller‘“*)

Die gesetzten Bedingungen für den Einsatz des Speedbootes und damit für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung konnten nicht mehr erfüllt werden. Die Fregatte verlor im rechtlichen Sinne ihre Erlaubnis, am internationalen Seeverkehr teilzunehmen. Richtigerweise hätte man den alten Zustand mit zwei MRB wieder herstellen oder sofort einen solchen Bordkran installieren lassen müssen, der den Anforderungen entsprach oder die Fregatte hätte aus dem Verkehr gezogen werden müssen !

Das geschah nicht; das Bundesverteidigungsministerium hingegen erteilte am 07.11.2001 den Fregatten der Klasse 123, darunter der MV, die bis zum 30. Juni 2002 befristete zweite Ausnahmegenehmigung zur Teilnahme am Seeverkehr (Ausnahme Nr. 02/01) – die Ausnahmegenehmigung zur Ausnahmegenehmigung 1 / 96.

3. Die rechtliche Situation für den Kommandanten

Die Fregatte verfügt über ein Motorrettungsboot, das bis zu einer Wellenhöhe von maximal 1,5 m sicher eingesetzt werden kann. Sie hat ein Speedboot an Bord, das aber wegen eines defekten Kranes nicht verwenden kann. Auf einer mit diesen kollektiven Rettungsmitteln ausgerüsteten Fregatte erhält der Kommandant seinen Einsatzbefehl und läuft zum NATO-Manöver „Strong Resolve“ aus.

Geht die den Einsatzbefehl erteilende Stelle davon aus, dass der Kommandant, wenn nun alle Rettungsmittel versagen, von der MDv 160/1 Ziffer 6605 und MDv 165/1 Ziffer 301/7 (Der Kommandant kann u.a. die Stilllegung des Kranes durch die Aufsichtsbehörden für den Ernstfall befristet aufheben - z.B. Seenotlagen, in der Krise und im Krieg - wenn es die Umstände zwingend erfordern.) Gebrauch zu machen hat ? Zumindest dann ein bedenkliche Handlungsschwelle bzw. „Generalentschuldigung“, wenn es um Rettungseinrichtungen geht !

Mit welcher Rechtslage bezüglich der Seetüchtigkeit seines Schiffes sieht er sich konfrontiert ? Darf er das Auslaufen seines Schiffes verweigern ? Und : was passiert, wenn er das Auslaufen verweigert ? Ist er für Folgerungen, die sich aus dem Betrieb eines seeuntüchtigen Schiffes ergeben, verantwortlich ?

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) regelt die mindestens zu erfüllenden Sicherheitsnormen bezüglich des Baus, der Ausrüstung und des Betriebes von Schiffen. Die Bundesrepublik Deutschland hat SOLAS 74/88 ratifiziert, was in der Verordnung 11/01/1979 (BGBl. II S.141) niedergeschrieben ist. SOLAS umfasst 13 Kapitel. In Kapitel III werden die Mindestanforderungen an Rettungsmittel aufgeführt. Die auf der Fregatte eingesetzten Rettungsmittel haben diesen Vorschriften zu genügen. (Bundesministerium der Verteidigung am 23.08.1996 /Ausnahme Nr. 1 / 96 / : „Die Vorschriften der zivilen Schifffahrt, hier insbesondere die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV), das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74/88) und die UVV-See (VBG 108) sind folglich Maßstab für den Sicherheitsstandard auf Schiffen der Bundeswehr und spiegeln sich in den Bauvorschriften für Schiffe der Bundeswehr (BV) wieder.“)

Nimmt ein Schiff am Seeverkehr teil oder erhält es den Befehl dazu, muss es die dafür erlassenen gesetzlichen Vorschriften erfüllen. Verändern sich während des Einsatzes des Schiffes bzw. im Verlaufe eines Manövers die Bedingungen in einer Weise, die die Ausnahmegenehmigung in Frage stellen, ist eine weitere Teilnahme am Seeverkehr / am Manöver unzulässig.

Eine Vorschrift gilt auch dann als erfüllt, wenn die zulassende Behörde zeitbegrenzte Ausnahmegenehmigungen für den Fall erteilt, dass Teilsysteme keine oder eine nur eingeschränkte Funktionsfähigkeit besitzen. Tritt dieser Zustand ein, können an die Stelle des ausgefallenen Systems ersatzweise Reservesysteme treten, die jedoch gewährleisten müssen, dass das Schiff für den vorgesehenen Einsatzzweck und das vorgesehene Einsatzgebiet funktionstauglich ist.

In einer Besprechungsnotiz vom 28.09.2001 über den sicheren Betrieb des BLK F 123 findet man folgenden Hinweis:

„Nach nochmaliger Betrachtung des bisherigen Betriebsverhaltens des BLK im Zeitraum von ca. 3 Jahren ... waren sich alle Beteiligten einig, dass der sichere Betrieb der o.a. Anlage zur Zeit nicht gegeben ist.“

Das wird auch in einem FAX der Bundesmarine vom 15.10.2001 bezüglich der „Teilnahme am Seeverkehr ohne einsatzbereiten Bootsaussetz- und Ladekran (BLK)“ bestätigt :

... Gemäß Bauvorschrift BV 1830-1 in Verbindung mit Bezug 2 (BMVG WV IV 5, Az 47-06-19 vom 23. August 1996 / Ausnahme 1/96, Bestimmungen zur Ausrüstung von Fregatten der Klasse 123 (dazu gehören F 215 „Brandenburg“, F 216 „Schleswig-Holstein“, F 217 „Bayern“, F 218 „Mecklenburg-Vorpommern“ mit Seenot-Rettungsmitteln nach Wegfall eines der beiden Motorrettungsboote – d. Verf.) wurde die Mindestausstattung der Fregatte 123 mit Seenotrettungsmitteln festgelegt. Danach gehört das Motorboot, See (Speedboat) als integraler Bestandteil zur Seenotrettungs-mittelausstattung und dessen Funktionsfähigkeit zur Voraussetzung zur Teilnahme der Schiffe am Seeverkehr. ...

*... Nach wiederholten technischen Problemen mit dem BLK ist ...trotz Einschränkung der Seenotrettungsmittelkapazität allein in den **vergangenen zwei Jahren über 25 Ausnahmegenehmigungen** die Teilnahme am Seeverkehr ermöglicht worden....*

... Nach heute vorliegenden Erkenntnissen ist nicht vor Frühjahr 2002 zu erwarten, dass technische Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs des BLK Fregatte Kl 123 erfolgreich umgesetzt werden können....“

Nebenbestimmung 2 der zweiten Ausnahmegenehmigung ist ohne Widerspruch aber auch ohne Bedeutung. Auf Nebenbestimmung 3 (PME) wird in Zusammenhang mit den Ermittlungen des Ermittlungsoffiziers Technik vom 19.03.2002 eingegangen. Nebenbestimmung 1 setzt die „*uneingeschränkte*“ Einsatzbereitschaft des Motorrettungsbootes voraus. Wäre diese gegeben, wären aus der Sicht der Zulassung der Fregatte am Seeverkehr für einen begrenzten Zeithorizont keine rechtlichen Einwände zu machen.

Verstößt aber die Ausnahmegenehmigung gegen die Erfüllung der mit dem Einsatzbefehl verbundenen Aufgaben des Kommandanten, dann ist sie mit einem derartig ernsthaften Mangel behaftet, der der Zulassung zum Seeverkehr widerspricht und die sofortige Stilllegung der militärischen Einheit nach sich ziehen muss.

Dem Kommandanten kann aus der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften kein Fehlverhalten angelastet werden.

4. Aus Schaden klug werden ? Eine kritische Einschätzung, die weitgehend ungehört blieb

Das Unglück auf der „Mecklenburg-Vorpommern“ ereignete sich am 6. März 2002, noch bevor der außerordentlich schlechte Zustand der Rettungsmittel nachgebessert werden konnte. Die amtlich bescheinigten fehlenden oder nur unter beschränkten Bedingungen einsetzbaren Rettungsmittel bildeten den Hintergrund für die Handlungsweise des Kommandanten auf See.

Nach dem Unfall gab es aus der Bundesmarine durchaus sehr kritische Hinweise, wie es die Mitteilung aus dem MUKdo/Marine/BMVg vom 17.10.2002 an das BMVG WV IV 5 zeigt :

„Ebensowenig wie 1996 bei dem Tausch des einen Motorrettungsbootes, See gegen das Speedboat bei realistischer Betrachtung tatsächlich ein gleichwertiger Ersatz gewährleistet war, wäre durch organisatorische Maßnahmen bei mehrmonatigem Ausfall des Bootsaussetz- und Ladekrans die ‚gleiche Sicherheit auf andere Art und Weise‘ zu gewährleisten. Definitiv würde durch Abweichung von der BV 1830-1 (die Bauvorschrift für die Fregatte – d. Verf.) ein längerfristig nicht kompensierbares Defizit bestehen. Es geht schlicht und ergreifend um die Grundsatzfrage, ob bei Ausfall dieser Komponente auf allen Fregatten Kl 123 eine weitere Teilnahme am Seeverkehr zugelassen wird oder darin ein nicht vertretbares Sicherheitsrisiko gesehen wird. Entscheidung ist analog den bereits zuvor auf ministerieller Ebene getroffenen Entscheidungen zur Ausstattung mit Gruppenrettungsmitteln der Fregatten Kl 123 wegen grundsätzlicher Bedeutung in Abstimmung mit WV IV 5 / FüM zu treffen und hierfür die Verantwortung zu übernehmen. Auf die erforderliche Kurzfristigkeit für die Fregatte „Brandenburg“ wird nochmals hingewiesen, da es aus der Sicht der Marine wohl kaum nachvollziehbar wäre, ein Waffensystem im Wert von fast einer Milliarde DM nicht einsetzen zu können. ...“

Mit besonderer Gründlichkeit ermittelte der Havariebeauftragte der Marine / Ermittlungsoffizier Technik einige bemerkenswerte Zusammenhänge zwischen den Maßnahmen der Führungsebene und dem Verhalten des Kommandanten, das Speedboot nicht für die Rettung der verunglückten Soldaten einzusetzen (siehe: „Vermerk zum HavBearbNr. 57 – 15M 04/02“ vom 19.03.02)

Er betonte : *„Ausgangspunkt und im Vordergrund stehend sind die rechtlichen und technischen Fakten, die grundlegend für die Entscheidung des BordKdo gewesen sind.“*

Als rechtliche Fakten werden die erlassenen Ausnahmegenehmigungen aufgezählt, die eine Teilnahme der Fregatte am Seeverkehr ermöglichen sollen. Unter den technischen Fakten findet man die bekannten Störungen des BLK, die Gründe für die Stilllegung, die Probleme bei der Realisierung der PME- Maßnahmen und schließlich den Hinweis der „Mecklenburg – Vorpommern“, dass bei dem Zustand des BLK die Teilnahme am Seeverkehr in Frage gestellt sei.

Das Überprüfungsergebnis des BLK am 15.03.2002 (mit dem Ziel eines Vergleiches mit dem Zustand zum Unfallzeitpunkt 06.03.2002 – d. Verf.) bewertet der Beauftragte für Havarieuntersuchungen der Marine / Ermittlungsoffizier Technik (BHavM) :

„Dem BHavM ist aus eigener, umfangreicher Ermittlungstätigkeit der letzten Jahre bekannt, dass bei allen BLK auf KL 123 ständig und wiederkehrend mit Funktionsstörungen bzw. sicherheitstechnischen Mängeln zu rechnen ist. Dies hat u.a. (und richtigerweise !) zur Folge gehabt, dass MarA ML 41 ab 10/2002 (richtig 2001, denn: „Als unmittelbare Folge hat es der sicherheitstechnische Prüfdienst (ML 41) abgelehnt ..., die für den 27.09.01 vorgesehene Prüfung des gerade instandgesetzten BLK der Mecklenburg-Vorpommern durchzuführen.“ – d. Verf.) keine wiederkehrende Prüfung (Äußere und Belastungsprüfung) mehr durchführte, da keine gesicherte Aussage über das Anlageverhalten im nachfolgenden Betriebszeitraum möglich war.

Auch aus ermittlungstechnischer Sicht besitzt diese Aussage weiterhin ihre Gültigkeit !“

Sehr kritisch wird auch die Realisierbarkeit der PME- Maßnahmen bewertet. Sie stellt die dritte Nebenbedingung der Ausnahmegenehmigung 02/01 des Bereiches WV IV 5 dar. Der BHavM bewertet : *„Diese Nebenbedingung lässt sich nicht auf eine direkte gesetzgeberische Forderung zurückführen. Mit Blick auf einen unbestimmten, möglicherweise längeren Gültigkeitszeitraum der Ausnahme wurde sie jedoch aufgenommen auf Anraten des MarALog, um den BLK unter Ausnutzung der MDv 160/1 Ziffer 6605 (3) (Im Ausnahmefall kann der Kommandant die Stilllegung für den Ernstfall befristet aufheben (z.B. Seenotlagen, in der Krise und im Krieg), wenn es die Umstände zwingend erfordern. - d. Verf.) für einen Betrieb im Seenotfall vorzuhalten. ... Sie dient damit im wesentlichen der Sicherstellung der minimalen Funktionstüchtigkeit des BLK. Die Sicherstellung einer minimalen Funktionstüchtigkeit muss jedoch kritisch hinterfragt werden.“*

Dieses „Hinterfragen“ hatte folgendes Ergebnis :

„Problematisch wird es aber, wenn de facto ein ‚Erprobungsbetrieb‘ vorliegt, dieser jedoch von keiner der – eigentlich zahlreich vorhandenen – übergeordneten, fachlich zuständigen Stellen erkannt wird und deshalb keine Festlegungen erfolgen. Noch problematischer wird es, wenn die MVP als eines der betroffenen BordKdo

- *den Handlungsbedarf richtig erkannt hat und*
- *mangels eigener Expertise um Mitarbeit bei der Abhilfe nachsucht,*

ihm letztere aber von den Spezialisten der fachlich zuständigen Bereiche versagt wird mit dem Hinweis darauf, dass der BLK derartig unsicher ist, dass eben diese Abhilfe mit gutem Gewissen nicht geleistet werden kann !“

Der Havariebeauftragte der Marine / Ermittlungsoffizier Technik zieht folgende Schlussfolgerung :

„Wenn keine derartige Maßnahme zur Sicherstellung eines Minimums an betrieblicher Sicherheit denkbar erscheint, dann kann und darf die Forderung nach Durchführung dieser PME – 1 – Arbeiten ab sofort nicht mehr aufrecht erhalten werden. Keinesfalls kann und darf die Verantwortung für die sichere Durchführung der PME – 1- Maßnahmen in einem solchen Fall alleinig dem Betreiber auferlegt werden. Letztendlich handelt es sich rechtlich um ein ‚Verbot‘.

Die Aufnahme der Nebenbestimmung 3 erfolgte auf Betreiben bzw. Rat des MarA MR33, welches keine technisch begründeten Bedenken hatte.

Dieser Bereich wäre damit allerdings auch in erster Linie für eine Revision – in welcher sinnvollen Vorgehensweise auch immer – zuständig gewesen. Dies erfolgte allerdings nicht. ...

Dem Bordkommando ist diesbezüglich kein zwingender Vorwurf zu machen, spiegelt sich doch in diesem Falle eher eine Vielfalt der Zuständigkeiten oder auch Zuständigkeitsebenen wider. ...“

Die abschließende Bewertung des Havariebeauftragten der Marine / Ermittlungsoffizier Technik fasst zusammen :

„Die Entscheidung des Kommandanten der MVP, im Rahmen der Rettungsaktion am 06.03.2002 das eigene Speedboat nicht unter Ausnutzung der generellen Erlaubnis gemäß MDv 160/1 Ziffer 6605 (3) trotz stillgelegtem Bootsaussetz- und Ladekran in der betriebsart 'Einsatz' zu Wasser zu bringen, war ... sachgerecht, verantwortungsbewusst und der Situation angemessen.“

Im Bericht des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister der Verteidigung an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages vom 21.08.2002 werden „Maßnahmen und Konsequenzen im Hinblick auf Rettungsmittel, Ausrüstung und Ausbildung“ aufgeführt, die ein bezeichnendes Licht auf die Schwächen bei den Rettungssystemen werfen :

- „- Der Bootsaussetz- und Ladekran für die Fregatten der Klassen 123 wird durch eine andere Konstruktion ersetzt. ... Die Umrüstung aller Fregatten der Klasse 123 soll bis voraussichtlich Mitte 2003 abgeschlossen werden.
- Die Marinerettungsweste mit Kälteschutzanzug wird derzeit durch Optimierung einzelner Komponenten umgerüstet. ... Die Umrüstung ... soll Ende 2003 abgeschlossen sein.“



Abb. 4 : Speedboot der „Mecklenburg – Vorpommern“ mit neuer Aussetzvorrichtung im Juli 2003 (Foto : Kersandt)

Weitere Maßnahmen beziehen sich auf die Handhabung von Marinerettungsschwimmwesten, die Anfertigung eines Ausbildungsfilmes und die Absolvierung von Trainingseinheiten.

5. Die „Entscheidungsformel“ des Havarieausschusses der Bundesmarine und die Wellenproblematik

Angesichts der soeben dargestellten Zusammenhänge und ihrer katastrophalen Folgen sowie der offenkundigen primären Verantwortungslage, die der Ermittlungsoffizier Technik sehr klar definiert hat, muss nachgefragt werden, warum der Havariebeauftragte der Marine in dem von ihm unterzeichneten Untersuchungsprotokoll diese Problematik überhaupt nicht erwähnte und am 07. Mai 2002 folgenden Vorschlag für die „Entscheidungsformel“ (seines Ermittlungsergebnisses) unterbreitete :

„... Der in gleicher Formation fahrende Zerstörer HMS ‚Edinburgh‘ sandte zur Unterstützung sein Beiboot ... während die ebenfalls in unmittelbarer Nähe stehende Fregatte ‚Mecklenburg-Vorpommern‘ ihr einsatzbereites Motorrettungsboot nicht zum Einsatz brachte.

... Der Kommandant der Fregatte ‚Mecklenburg-Vorpommern‘ hat sich fehlerhaft verhalten, indem er es unterließ, unverzüglich sein einsatzbereites Motorrettungsboot als zusätzliches Rettungsmittel zu Wasser bringen zu lassen.

... Der Havarieausschuss ist der Auffassung, dass ein sicherer Einsatz des MRB unter den obwaltenden Umständen nicht nur möglich, sondern geboten gewesen wäre. Die Stellungnahme des Kommandanten überzeugt den Havarieausschuss nicht.“

Von besonderer Ironie ist die folgende „Empfehlung“ :

... Der Kommandant ... hat sich fehlerhaft verhalten, indem er es unterlassen hat, das einsatzbereite Motorrettungsboot auszusetzen, um ein weiteres wichtiges Rettungsmittel verfügbar zu machen. Dies um so mehr, als drei der Verunglückten Soldaten seiner Besatzung waren, denen er in besonderer Weise zu Fürsorge (§ 10 SG) und Kameradschaft (§ 12 SG) verpflichtet war.“

Das nun scheint die Tatsachen völlig auf den Kopf zu stellen und zeigt, wie die Verantwortung aus dem Bundesministerium auf den Kommandanten „delegiert“ wird.

In einem Gutachten (Nr. 02/2003) des Sachverständigen J.P. E. führt dieser zu der Problematik „Einsatz Motorrettungsboot“ aus :

„Bei Wellenhöhen von über 1,50 m darf die Fregatte ... überhaupt nicht mehr am Seeverkehr teilnehmen, weil ihr MRB nicht sicher zu Wasser gebracht werden kann und ein Rettungseinsatz mit diesem Boot nach einer internen Dienstvorschrift demzufolge definitiv unzulässig ist.“

Er schließt sich damit den Ausführungen des bereits angeführten Schriftsatzes „Prüfabschnitt Waffensystem Fregatte Klasse 123, Einzelbericht Überprüfung des Boarding-Einsatzes vom Januar 1995“ an.

Angesichts dieser Tatsachen zeugt die Auffassung des Havarieausschusses „*dass ein sicherer Einsatz des MRB unter den obwaltenden Umständen nicht nur möglich, sondern geboten gewesen wäre*“ von erheblichen Widersprüchen gegenüber der tatsächlichen Situation.

Bis zum 07. bzw. 08. Mai 2002 – Entscheidungsvorschlag des Havarieausschusses bzw. Protokoll über die Verhandlung des Havarieausschusses - ist den Unterlagen kein Hinweis auf die beschränkte Einsetzbarkeit des MRB (bis 1,5 m Wellenhöhe) zu entnehmen.

Zu den Wellenbedingungen am Unfalltag heißt es im Bericht des Ermittlungsausschusses „*South Terrace Marinestützpunkt Ihrer Majestät, Portsmouth*“ vom 06.03.2002:

Wind SW 30 – 35 kn (Bft 7); See 4 – 5; Dünung 2 m aus SW

Es handelte sich nach den offiziellen Angaben der Marine um ein umfangreiches Tiefdrucksystem, das Sturmtief ANNA, mit Windstärken um 7 Bft, in Böen 8 Bft. Die Wellenlänge wurde mit 35 – 55 m, die kennzeichnende Wellenhöhe mit ca. 2,5 m, die Wellenperiode mit 6 s und die Höhe der Dünung mit 2 m angegeben.

Diese Werte erscheinen nach der Beziehung $L = 1,56 T^2$ logisch. So ergibt sich die Wellenlänge mit ca. 56 m. Nimmt man die Faustformel zur Hilfe, dass sich die Wellenhöhe im Durchschnitt mit 5 % der Wellenlänge ergibt, erhält man eine Wellenhöhe von ca. 2,8 m.

Aus dem „*Entscheidungsvorschlag des Beauftragten der deutschen Marine für Havarieuntersuchung, 07.05.2002*“ :

„*An den Vortagen des Unfalles herrschte durchgehend starker Wind aus dieser Richtung (SW – d. Verf.), so dass von einer genügend langen Windwirkungsdauer ausgegangen werden kann. Dabei prägte sich Seegang von ca. 2 – 3 m Wellenhöhe und etwa 50 – 60 m Wellenlänge aus.*“

Da die Unfallposition mit 54° 43,3'N und 15° 59,1' E angegeben wird, kann bei südwestlichen Winden von einer Länge der Windbahn von ca. 50 sm ausgegangen werden. Betrüge die Windgeschwindigkeit ca. 22 Kn, würden ca. 8 Std. Windwirkungsdauer ausreichen, um eine Wellenhöhe von 1,5 m zu überschreiten. Weitere Angaben aus der Fachliteratur rechtfertigen und begründen diese Auffassung.

So bestätigten zunächst die deutsche und die britische Marine, dass im Seegebiet zur Unfallzeit Wellenhöhen mit mehr als 1,5 Meter vorzufinden waren.

Von dieser Seite war also das Verhalten des Kommandanten, das MRB nicht einzusetzen, nicht in Frage zu stellen !

Die Diskussionen entstanden, als danach gesucht wurde, eine maximale Wellenhöhe von 1,5 m nachzuweisen, die begründet hätte, dass der Kommandant das Boot aus meteorologischen und seemännischen Gründen hätte aussetzen können.

Der Versuch eines Gutachters der HSVA, die vorgenannten gesetzlich festgelegten Bedingungen der Zulassung des MRB bis zu einer Wellenhöhe von 1,5 m dahingehend zu interpretieren, dass man auf der Leeseite „*nur ein(en) Seegang von zirka 0,5 m*“ beobachtet hätte und daraus schlussfolgert, „*dass das MRB gemäß TDv sicher ausgebracht werden hätte können*“ erscheint praxisfremd.

Der Kommandant musste abwägen, ob er gegen die TDv verstößt und ob er damit die Bootsbesatzung in Gefahr gebracht hätte. Er musste auch abwägen, ob der Einsatz des

MRB mit den bekannten schlechten Manövriereigenschaften schon bei geringen Wellenhöhen überhaupt Erfolg gebracht hätte. Er musste weiterhin abwägen, ob sich das Boot überhaupt von der Bordwand hätte frei manövrieren können. Angesichts der Ergebnisse des Prüfberichtes von 1995 und eigener Erfahrungen entschied er sich unter den gegebenen Bedingungen, das Boot bei der durch das Manövrieren der Fregatte entstandenen Lage (auf Anweisung der „Cumberland“) nicht auszusetzen. Er konnte durchaus davon ausgehen, dass das Mann-über-Bord-Manöver der britischen Fregatte erfolgreich hätte beendet werden können, wenn diese nach den Gepflogenheiten guter Seemannschaft manövriert hätte.

Er leistete den Anweisungen der „Cumberland“, die als OCE – „Officer Conducting the Exercise“ agierte, Folge und beachtete auch die NATO-Vorschriften bei einem „Mann - über – Bord – Manöver“ entsprechend des Überganges der Weisungsbefugnis auf den OTC, den „Officer in Technical Command“ .

Schließlich entschloss er sich auch, von der MDv 160/1 Ziffer 6605 und MDv 165/1 Ziffer 301/7 keinen Gebrauch zu machen und per Ausnahmeregelung die Stilllegung des Bordkranes aufzuheben. Damit wollte er vermutlich einer möglichen Gefährdung der Bootsbesatzung bei Versagen des Kranes vorbeugen.

6. Schlussbemerkungen

Ursächlich für den tödlichen Unfall zweier deutscher Marinesoldaten war, wie in den meisten Fällen, ein großer Komplex von Bedingungen, die erst in ihrer Einheit die bekannte Wirkung erzeugten. Angesichts dieser Tatsache erscheint es nicht angebracht, die Schuld (besser : ein Fehlverhalten) allein beim Kommandanten der Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ , also am Ende der Kausalkette, zu suchen.

Das steht den Bemühungen für die Vermeidung ähnlicher Unfälle in der Zukunft entgegen.

So müssen sicherlich das Verhalten der britischen Fregatte „Cumberland“, die Ausrüstung der deutschen Fregatte mit kollektiven und letztlich auch individuellen Rettungsmitteln, die Praxis bei Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in Zusammenhang mit der nationalen und internationalen Gesetzgebung und die letztlich daraus resultierenden Entscheidungsprobleme für den Kommandanten der „Mecklenburg – Vorpommern“ einer näheren Prüfung unterzogen werden.

Nach Auffassung des Verfassers offenbaren sich letztlich folgende **Erkenntnisse** :

1. Die Manöver der britischen Fregatte „Cumberland“ waren aus seemännischer Sicht schlecht vorbereitet und führten deshalb nicht zum erwarteten und möglichen Erfolg. Die Kommandostruktur war unklar.
2. Mit Kälteschutzanzügen ausgerüstete Seeleute hätten, wie die britischen Soldaten, das Unglück überlebt; Ausrüstung und Gebrauch dieser individuellen Rettungsmittel für den vorgenommenen Personen-Transfer waren in der Bundesmarine nicht geregelt.

3. Die Ausrüstung der deutschen Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ mit kollektiven Rettungsmitteln entsprach nicht der befohlenen Einsatzaufgabe des Schiffes und verstieß gegen SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea; Ratifizierung durch die Bundesrepublik Deutschland 1974/88; BGBl. II S.141).
4. Die Ausrüstung entsprach auch nicht der Bauvorschrift BV 1830-1 in Verbindung mit der Ausnahmegenehmigung 1/96 vom 23. August 1996, da die am 07.11.2001 den Fregatten der Klasse 123, darunter der MVP, bis zum 30. Juni 2002 befristet erteilte zweite Ausnahmegenehmigung zur Teilnahme am Seeverkehr (Ausnahme Nr. 02/01) den notwendigen Sicherheitsstandard wegen erheblicher technischer Mängel an den kollektiven Rettungsmitteln nicht aufheben konnte. Die Ausnahmegenehmigung wurde erteilt, obwohl den Aufsichtsbehörden diese Mängel hinreichend bekannt waren.
5. Der Einsatzbefehl für die Teilnahme der „Mecklenburg – Vorpommern“ am Manöver „Strong Resolve“ stellte unter Beachtung von 4. einen in Kauf genommenen Verstoß gegen nationale und internationale Gesetze und Vorschriften dar und kalkulierte damit ein hohes Sicherheitsrisiko für die Besatzung und den internationalen Seeverkehr ein. Ganz grundsätzlich verstieß damit die die Genehmigung erteilende Behörde gegen die ihr übertragene Sorgfalts- und Fürsorgepflicht hinsichtlich den der Bundesmarine und damit dem Staat anvertrauten Soldaten.
6. Der Kommandant der deutschen Fregatte handelte im Rahmen einer durch Befehlsstrukturen geordneten und koordinierten Rettungsaktion.
7. Die herrschenden Wetterbedingungen in Einheit mit den schiffsspezifischen Eigenschaften ließen den Einsatz des Motorrettungsbootes nicht nur nicht zu, sondern waren aus der Sicht der Beauflagung (Ausnahmegenehmigung) für einen begrenzten Einsatz dieses Bootes unzulässig. Über andere *einsatzfähige* kollektive Rettungsmittel verfügte die deutsche Fregatte nicht.
8. Dem Kommandanten der deutschen Fregatte kann weder die Einhaltung seiner Aufgabe bei einer koordinierten Rettung noch die Einhaltung einer sicherheitsspezifischen Beauflagung (Einsatz des MRB nur bis maximal 1,5 m Wellenhöhe) vorgeworfen werden.
9. Unter Beachtung der MDv 160/1 Ziffer 6605 und MDv 165/1 Ziffer 301/7 hob er die durch die Aufsichtsbehörde verfügte Stilllegung des BLK für das Speedboat nicht auf, da er annehmen musste, dass die Manöver der „Cumberland“ wegen deren Nähe zum Unfallort zum schnellen Aufnehmen der Verunglückten führen mussten und die Gefährdung der eigenen Besatzung wegen eines wahrscheinlichen technischen Versagens dieses Rettungsmittels so groß war, dass der Einsatz in Zusammenhang mit dem ersten Grund nicht zu rechtfertigen war. Ob der Kommandant angesichts der nachträglich festgestellten Fehlleistungen der britischen Fregatte das Motorrettungsboot hätte aussetzen müssen oder dürfen, ist zum Spekulationsobjekt der „am grünen Tisch“ analysierenden Sachverständigen und Beteiligten der Führungsebene der Bundesmarine geworden.

Er hätte in diese Lage gar nicht kommen können, wenn das von der Bundesrepublik Deutschland eingesetzte „Staatschiff“ den internationalen Schiffssicherheitsbestimmungen gerecht geworden wäre.

Insofern ist die Schlussfolgerung zu ziehen, dass in (militärischen) Notsituationen bzw. bei Gefahren für das menschliche Leben der Kommandant auf funktionsfähige und einsatzbereite technische Mittel und Systeme zurückgreifen können muss. Zusammen mit einem hohen Ausbildungsstandard, großem Verantwortungsbewusstsein und menschlicher Reife ist das die wichtigste Bedingung für die Wahrnehmung seiner Kommandofunktion auf See.

10. Der Kommandanten der „Mecklenburg-Vorpommern“ hat es versäumt, seine Vorgesetzten bzw. die aktuelle Manöverleitung bei Beobachtung einer Wellenhöhe von 1,5 m und höher darüber zu informieren, dass sein Schiff bei diesen Wetterbedingungen seeuntüchtig wurde und nicht mehr in der Lage war, seine Einsatzaufgabe ohne Verstoß gegen gültige Beauftragungen (Ausnahmegenehmigung) zu erfüllen. Die Unterlassung dieser Pflicht ist, da er nicht annehmen konnte, in eine solche Lage zu kommen, für jeden Praktiker verständlich.
Die Meldung wäre gleichbedeutend mit der Tatsache, dass die deutsche Fregatte als Bestandteil der NATO-Flotte schon bei Wellenhöhen ab 1,5 m für jeglichen Einsatz auf See ungeeignet war.
Das aber war der die Ausnahmegenehmigung erteilenden Stelle der Bundesmarine selbst bestens bekannt. Sie hätte das Schiff wegen unzureichender Rettungsmittel gar nicht auslaufen lassen dürfen.