



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

**Dienstgebäude**  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0  
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40  
[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

**Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 607/06

**☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 12**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)**

**01. Oktober 2007**

### **PRESSEMITTEILUNG 19/07**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 607/06** am 01. Oktober 2007 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Beschädigung der über den Nord-Ostsee-Kanal verlaufenden Levensauer Straßenbrücke durch das unter Antigua und Barbuda Flagge fahrende Schwergutschiff MS WILMA nach Berührung mit einem Bordkran am 7. Dezember 2006. Die dem Bericht zu Grunde liegende Untersuchung wurde gemäß IMO-Resolution A.849(20) in Zusammenarbeit zwischen dem Flaggenstaat Antigua and Barbuda W.I. und dem Küstenstaat der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

Kontakt eines Bordkrans mit einer Straßenbrücke

Am 07. Dezember 2006 auf der Reise durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) von Gdingen/Polen nach Bremerhaven berührte das unter Antigua Barbuda Flagge fahrende Schwergutschiff MS WILMA die Levensauer Straßenbrücke mit einem aufgetoppten Bordkran. Mit

dem Bordkran sollte ein mit Wasser gefüllter Ballastponton im Laderaum entleert werden. Der nachfolgende Schiffsverkehr wurde danach für ca 4,5 Stunden gesperrt. Es entstanden keine Personen- und Umweltschäden. Am Schiff wurde der vordere Kran sowie Lukendeckel beschädigt. Die Reparaturarbeiten an der Brücke dauerten bis Februar 2007.

**(Langfassung):  
Zusammenfassung des Seeunfalls**

Das MS WILMA befand sich am 07. Dezember 2006 auf der Reise durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) von Gdingen/Polen nach Bremerhaven. Das Schiff fuhr in Ballast, und es sollte nach Ankunft Bremerhaven die Zehn-Jahres-Besichtigung zur Erneuerung der Klasse in einem Trockendock durchgeführt werden. Einige geplante Arbeiten zur Vorbereitung der Besichtigung, für die einer der drei Kräne des Schiffes benötigt wurde, konnten wegen des rauen Seegangs auf der Fahrt von Gdingen nach Kiel-Holtenau nicht erledigt werden. Der Kapitän, der 1. Offizier und der Bootsmann wollten diese Arbeiten während der Passage durch den NOK durchführen lassen. Auf dem NOK gibt es keine besonderen Vorschriften, die Arbeiten an Deck eines Schiffes verbieten, solange die sichere Navigation, die Kanalanlagen, Kabel und über dem Kanal verlaufende Brücken nicht beeinträchtigt werden.

Als die WILMA, zusätzlich mit einem Lotsen und zwei Kanalsteuerern besetzt, am 7. Dezember 2006 um 17:18 Uhr die Schleuse verließ, wurde die Geschwindigkeit allmählich erhöht. Nach Passieren der ersten Brücke gab der 1. Offizier, ohne präzise Angaben zur Höhe der nächsten Brücke gemacht zu haben, die Anweisung, den vordersten Kran aufzutoppen. Damit sollte jedoch die zweite Brücke, der sich das Schiff schnell näherte, noch sicher passiert werden können. Der Kran wurde so hoch aufgetoppt, dass der Kranausleger die Konstruktion der Levensauer Autobahnbrücke gegen 17:20 Uhr berührte.

Es entstanden beträchtliche Schäden an der Brückenkonstruktion, am Kran sowie Lukendeckel des Schiffes. Personen- und Umweltschäden wurden nicht festgestellt. Wegen der Schäden an der Brücke wurde der NOK für den nachfolgenden Verkehr für ca. 4,5 Stunden gesperrt. Die WILMA konnte die Durchfahrt durch den Kanal fortsetzen und in Rendsburg festmachen, um die Schäden durch einen Besichtigter feststellen zu lassen. Die Reparaturarbeiten an der Brücke dauerten bis Februar 2007. Dabei musste die Brücke für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden.

**Die Sicherheitsempfehlungen des Department of Marine Services and Merchant Shipping Antigua and Barbuda W.I. und der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung werden hier verkürzt wiedergegeben:**

Die beteiligten Untersuchungsstellen empfehlen, dass die Reederei ihr aktuelles Sicherheitsmanagementsystem im Hinblick auf die in dem WILMA-Zwischenfall gemachten Erfahrungen überarbeitet. Eine Empfehlung lautet, dass ungewöhnliche Arbeitsvorgänge generell von einem Offizier an Ort und Stelle überwacht werden sollten, um die Kontrolle zu behalten. Daher muss sich mindestens ein Offizier an Deck aufhalten, um den Betrieb des Krans zu überwachen.

Ferner empfiehlt sich eine Überlegung seitens der für die Ausgabe der Regeln und Vorschriften für die Schifffahrt im Nord-Ostsee-Kanal verantwortlichen lokalen deutschen Behörde als Küstenstaatsbehörde, ob die Ausführung von Decksarbeiten mit der eigenen Ausrüstung eines Schiffes, wie Kränen und Auslegern, nicht verboten werden sollte, während sich die Schiffe im Transit befinden.

Jörg Kaufmann  
Leiter