

Gemeinsamer Untersuchungsbericht durch den Flaggenstaat Antigua and Barbuda und den Küstenstaat Bundesrepublik Deutschland

607/06

01. Oktober 2007

Schwerer Seeunfall:

Kontakt eines Bordkrans auf dem MS WILMA mit der über den Nord-Ostsee-Kanal verlaufenden Straßenbrücke am 07. Dezember 2006.

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

1.1 Übersicht

Das MS WILMA befand sich auf der Fahrt vom Ostseehafen Gdingen/Polen nach Bremerhaven/Deutschland mit einer Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal. Das Schiff fuhr in Ballast und sollte sofort nach der Ankunft in Bremerhaven die Zehn-Jahres-Klassenbesichtigung mit einem Aufenthalt im Trockendock durchlaufen. Einige spezielle Arbeiten zur Vorbereitung des bevorstehenden Aufenthalts im Trockendock, für die einer der drei Kräne des Schiffes benötigt wurde, waren noch zu erledigen, waren aber wegen rauen Seegangs während der Fahrt von Gdingen nach Kiel-Holtenau noch nicht ausgeführt worden. Der Kapitän, der 1. Offizier und der Bootsmann hatten bereits vorher geplant, diese Arbeiten während der Passage des Nord-Ostsee-Kanals in Angriff zu nehmen. Weil keine spezifischen lokalen Vorschriften und auch nicht die Kanalordnung für das Passieren des Nord-Ostsee-Kanals die Ausführung von Arbeiten an Deck eines Schiffes im Transit verbieten, solange die sichere Navigation, die Kanalanlagen, Freileitungen und über dem Kanal verlaufende Brücken nicht beeinträchtigt sind, sollte einer der Bordkräne direkt nach dem Verlassen der Schleuse von Holtenau und der Passage der ersten beiden Brücken nach oben ausgefahren werden.

Als die WILMA am 7. Dezember 2006 um 17:18 Uhr¹ mit einem Lotsen und zwei Kanalsteuern auf der Brücke die Schleuse verlassen hatte, erhöhte sie allmählich die Geschwindigkeit, während sie nach Westen fuhr. Als eine erste Brücke passiert war, gab der 1. Offizier Anweisung, den Kran nach oben auszufahren, ohne sich präzise auszudrücken, was die Angabe der eingeschränkten Höhe betraf, mit der die zweite Brücke, der sich das Schiff schnell näherte, noch sicher passiert werden konnte. Der Kran wurde zu hoch ausgefahren, und der Wippausleger des Mastkrans krachte in die Konstruktion einer Autobahnbrücke.

¹ Alle Zeiten sind Ortszeit = UTC + 1h

Es entstand beträchtlicher Schaden am Kran des Schiffes, am Lukendeckel des Schiffes durch herunterfallende Teile und an der Brückenkonstruktion. Der Zusammenstoß führte nicht zum Verlust von Leben und nicht zu Verletzten. Es gab keine Verschmutzung oder andere Auswirkungen, die die Umwelt um den Unfallort beeinträchtigt hätten. Die WILMA konnte ihre Passage durch den Kanal fortsetzen und später in Rendsburg festmachen, um eine detaillierte Prüfung der Schäden und eine Klassenbesichtigung zu durchlaufen. Der nachfolgende Verkehr im Nord-Ostsee-Kanal wurde für etwa 4,5 Std. angehalten.

Die Schäden an der WILMA als direkte Folge des Zusammenstoßes des Krans mit der Konstruktion der über den Kanal verlaufenden Brücke waren auf die Lukendeckel beschränkt und wurden verursacht, als der hochgefahrte Ausleger von der Kransäule abbrach und oben auf den nur teilweise geöffneten Deckel krachte.



Abbildung 1: Blick von der Brücke achtern mit abgerissenem Ausleger



Abbildung 2: Schäden am Lukendeckel

Die Brückenkonstruktion über den Kanal, die von dem ausgefahrenen Kranständer getroffen wurde, erlitt beträchtlichen Schaden.

Weil die Brücke ein Bindeglied eines wichtigen Verkehrsweges ist, der den Nord-Ostsee-Kanal überquert, stellte der Schaden ein hohes potentielles Risiko für den passierenden Verkehr dar und wurde infolgedessen sofort geschlossen. In der Zwischenzeit wurde eine gründliche Sicherheitsüberprüfung der Konstruktion durchgeführt, und die Brücke wurde erst Mitte Februar 2007 wieder für den Verkehr freigegeben.

1.2 Die Beurteilung des Vorfalles durch den Flaggenstaat

Die Flaggenstaatsbehörde des Staates Antigua and Barbuda W.I. führte eine Analyse der ursächlichen Elemente dieses Vorfalles durch und gibt den vorliegenden Bericht heraus. Dies erfolgte in engem Kontakt gemeinsam mit der deutschen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), der Behörde des Küstenstaates.

Dieser Unfall führte zu Sachschäden an Installationen und Ausrüstung, verlief aber glücklicherweise ohne Personenschäden. Dennoch spiegelt der Ablauf des Vorfalles eine signifikante Schwäche im menschlichen Verhalten wider – und hätte sehr viel schlimmer ausgehen können!

Trotz Verbesserungen in Technologie und Ausbildung durch verschiedene STCW-Übereinkommen, ISM initiiertes Sicherheitsmanagementsysteme usw. ereignet sich die Mehrheit der Unfälle weiterhin deswegen, weil die Besatzung es versäumt, simple Prinzipien der Arbeitsplanung und der Kommunikation zu befolgen ohne Gedanken an die mit der auszuführenden Arbeit zusammenhängenden potentiellen Risiken.

Die Art dieses Zwischenfalls scheint eine Schwierigkeit hinsichtlich seiner korrekten Einstufung entsprechend der Definition eines „schweren“ oder sogar „sehr schweren Unfalls“ nach der Resolution A.849(20) aufzuweisen. Doch auf Grund des Kernproblems des Falles, das ein Lehrbeispiel über die immer bleibende Rolle des menschlichen Faktors ist, stufte der Flaggenstaat ihn als „schwer“ ein und sah sich angehalten, die wichtigsten Punkte, die die Sicherheit auf der WILMA beeinträchtigten, zu untersuchen.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die beteiligten Untersuchungsstellen unter Führung des Leitenden Unfallermittlers empfehlen, dass die Reederei ihr aktuelles Sicherheitsmanagementsystem im Hinblick auf die in dem WILMA-Zwischenfall gemachten Erfahrungen überarbeitet. Insbesondere sollte man sich den in diesem Bericht umrissenen Sicherheitsfragen zuwenden. Eine Empfehlung lautet, die in den Shipboard Instructions (Section A Shipboard Operation/14. Ready for Loading/Discharging, Revision 2 of 20.12.02 auf Seite 3, Punkt 3 (Verantwortungen) abgegebene Aussage zu erweitern:

- Der Kapitän soll für den sicheren Umgang mit der Ladung verantwortlich sein. Die Vorbereitung für das Laden und Löschen kann an den betreffenden Offizier delegiert werden.

unmissverständlich:

- Ungewöhnliche Arbeitsvorgänge sollten generell von einem Offizier an Ort und Stelle überwacht werden, 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.

Die vorstehenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.