

Untersuchungsbericht 496/09

Datum 1. November 2010

Sehr schwerer Seeunfall

Strandung mit Wassereintritt am 21. November 2009 südlich São Miguel/Azoren und konstruktiver Totalverlust des MS S.GABRIEL

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das MS S.GABRIEL befand sich am 21. November 2009 auf der Fahrt von Horta/Azoren nach São Miguel/Azoren. Um ca. 05:00 Uhr¹ Ortszeit kam es auf der Position $\varphi = 37^{\circ} 43,6'N$ und $\lambda = 025^{\circ} 32,7'W$ ca. 5 sm östlich vom Hafen Ponta Delgada zu einer Grundberührung mit Wassereintritt und Festsitzen des Schiffes.

Nach Leichterung von Bunkertreibstoff wurde das Fahrzeug freigeschleppt und am 7. Dezember 2009 in den Hafen von Ponta Delgada verbracht. Aufgrund der Schäden wurde das Schiff zum Totalverlust erklärt, anschließend nach Leer verschleppt und ist dort aufliegend.

2 SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

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

2.1 Eigner und Betreiber S.GABRIEL

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem **Eigner und Betreiber** des MS S.GABRIEL, unter Berücksichtigung des Fahrtgebietes ihres Schiffes, die gesetzlichen Vorschriften und Regelungen für die Besetzung des Schiffes einzuhalten und eine Balance zu finden, zwischen vorgeschriebener Mindestbesatzung und tatsächlich erforderlicher Besatzung, damit Arbeits- und Ruhezeiten sowie Arbeitsschutzgesetze eingehalten werden können.

2.2 Verantwortlicher Schiffsführer S.GABRIEL

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem **verantwortlichen Schiffsführer** des MS S.GABRIEL dafür zu sorgen, dass die Arbeitszeitzachweise gewissenhaft geführt werden und den tatsächlichen Arbeitszeiten entsprechen. Bestehen Zweifel am Einhalten der Ruhe- und Arbeitszeiten nach dem Arbeitszeitgesetz, muss der Betreiber informiert werden, um durch mehr Personal für Abhilfe zu sorgen. Die Brücke muss stets so besetzt werden können, dass bei Reisen mit erhöhtem Risiko, wie verminderter Sicht und dichtem Verkehrsaufkommen, sowie während der Revierfahrt und bei Dunkelheit ausreichend Personal verfügbar ist.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, koordinierte Weltzeit GMT/UTC. Ortszeit Azoren gleich UTC - 1 h.

2.3 Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt der **Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft**², Dienststelle Schiffssicherheit bei der Festlegung der Mindestbesatzung im Schiffsbesatzungszeugnis Besetzungszahlen, die den praktischen Anforderungen des Fahrtgebietes und der Hafenrotation entsprechen, zu berücksichtigen. Insbesondere ist nach der IMO EntschlieÙung A.890(21) auf das Ziel hinzuarbeiten, ein Drei-Wachen-System durchzusetzen und zu überwachen, ohne reguläre Wacheinteilung des Kapitäns. Ein Zwei-Wachen-System ist unter deutscher Flagge nach § 138 SeemG nur auf Schiffen bis 2500 BRZ zulässig.

2.4 Eigner und Betreiber S.GABRIEL

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dem **Eigner und Betreiber** des MS S.GABRIEL gemeinsam mit **den verantwortlichen Schiffsingenieuren** darauf zu achten, dass verschließbare Öffnungen in wasserdichten Schotten, und Zugangsöffnungen zu Tanks, Leerräume, Kofferdämme, Pumpenräume und auch Rohrtunnel im normalen Schiffsbetrieb stets geschlossen zu halten sind.

² Die See-BG und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen haben sich mit Wirkung vom 1. Januar 2010 zu der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zusammengeschlossen.