



# 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)  
<http://www.bsu-bund.de>

**Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 174/10

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 21**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 1. August 2011**

## **PRESSEMITTEILUNG 13/11**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 174/10 am 1. August 2011 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Strandung am 30. April 2010 auf Enus (Tench) Island in der Südsee. 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:**

### **Strandung auf Enus (Tench) Island**

Die BELUGA REVOLUTION strandete am 30. April 2010 um 22:10 Uhr bei westwärts setzendem Südäquatorialstrom und tropischen Schauern, die das Radarbild trübten, SE-lich von Enus (Tench) Island in der Südsee. Die Außenhaut wurde durch die Strandung eingedellt und die Vorpiek eingerissen. Es gab keine Verletzten und es traten keine Schadstoffe aus.

Das Schiff befand sich auf einer Reise von Noumea in Neu Kaledonien nach Pohang in Südkorea. Die Reise sollte 11 Tage dauern. Die Brücke war als Ergänzung zu den Papierseekarten auch mit einem elektronischen Seekartensystem ausgerüstet. Die 3 Wachoffiziere und der Kapitän bemerkten zu keinem Zeitpunkt, dass der Kartenkurs vom letzten Wege

punkt nahezu über Tench Island abgesetzt war. Der Abschlussbericht wurde am 1. August 2011 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen

Langfassung:

## Strandung auf Enus (Tench Island)

Die BELUGA REVOLUTION strandete am 30. April 2010 um 22:10 Uhr bei westwärts setzendem Südäquatorialstrom und tropischen Schauern, die das Radarbild trübten, SE-lich von Enus (Tench) Island in der Südsee. Die Außenhaut der Vorpiek war durch die Strandung eingedellt und eingerissen. Treibstoff war in zwei Tieftanks zwischen Laderaum 1 und 2 gebunkert und durch Doppelbodenballasttanks sowie Seitenballasttanks geschützt. Es bestand zu keinem Zeitpunkt die Gefahr einer Ölverschmutzung. Der einzige äußere Tank, der Öl enthielt, befindet sich oben Stb. achtern hinter dem Maschinenraum und es war unwahrscheinlich, dass er beschädigt würde.

Die BELUGA REVOLUTION befand sich mit einer Ladung von 8030 t Altmetall auf einer Reise von Noumea in Neu Kaledonien nach Pohang in Südkorea. Der Navigationsoffizier hatte die Reise für die Fahrt von Noumea nach Pohang mit einer Distanz von 4225 sm und 11 Reisetagen berechnet. Die Brücke war neben der vorgeschriebenen Navigationsausrüstung mit einem elektronischen Seekartensystem als Ergänzung zu den Papierseekarten ausgerüstet. Am Unfalltag betrat der Kapitän um 21:00 Uhr die Brücke und löste den Wachoffizier ab, um an der Funkstation Berichte an die Reederei zu senden.

Um 22:00 Uhr kehrte der Wachoffizier auf die Brücke zurück und übernahm wieder seine Seewache. Der Kapitän trug die letzte GPS-Position in die Seekarte ein. 10 min später lief das Schiff auf ein Riff SE-lich von Tench Island, das nur 2,2 Seemeilen von der eingetragenen Position entfernt war. Auf der benutzten Seekarte BA 4622 im Maßstab 1:1500000 entspricht 1 mm auf der Bezugsbreite etwa 1 Seemeile (sm). Die eingetragene Kurslinie führte etwa in einem Abstand von 1 sm am Riff vorbei. Die eingezeichnete Insel mit umgebener Tiefenlinie hat einen Durchmesser von 2 mm. Die Wachoffiziere und der Kapitän bemerkten zu keinem Zeitpunkt, dass der Kartenkurs vom letzten Wegpunkt um 18:00 Uhr nahezu über Tench Island verlief.

Am 5. Mai um 01:46 Uhr konnte die BELUGA REVOLUTION mit Schlepperhilfe sanft vom Riff gezogen werden und mit eigener Maschinenkraft die Passage nach Kavieng für weitere Untersuchungen fortsetzen. Am 7. Mai wurde die Genehmigung zum Auslaufen, nach Verhandlungen mit den Behörden in Kavieng und nach der Besichtigung durch den Germanischen Lloyd, unter Auflagen erteilt. Das Schiff lief um 20:30 Uhr mit reduzierter Geschwindigkeit nach Pohang, dem Bestimmungshafen in Südkorea aus, ohne dass Reparaturen gemacht werden mussten.

Zum Zeitpunkt der Grundberührung wurde das Schiff mit Autopilot und einem Kreiselkompasskurs von 332° gesteuert, der Kartenkurs betrug 327° und die Geschwindigkeit 16 kn. Da sich einige kleine Fischerboote in der Nähe befanden und sich während der Seewache kräftige tropische Regenschauer bildeten, seien die Radarbildschirme kontinuierlich beobachtet worden. Aufgrund der tief hängenden Wolken sei es nicht möglich gewesen, auf den Bildschirmen den Unterschied zwischen einer Insel und einer Wolke auszumachen. Tench Island ist im Seehandbuch als eine Insel beschrieben, die 2-3 sm SW-lich der kartierten Position der Seekarte AUS 462 (Maßstab 1:750000) liegen soll. Die Insel ist bewaldet und bis auf die SW-Seite von Riffen umgeben, die etwa 1,5 kbl weit in den Ozean ragen. Der westwärts setzende Südäquatorialstrom bei Tench Island ist mit 1-1,5 kn angegeben. Auf der Insel wohnen 20-30 Einheimische. 18 Monate zuvor wurden 80-90 Bewohner evakuiert, nachdem bei einer Springtide schwerer Seegang die Insel mit Salzwasser überschwemmt hatte.

Die BSU erinnert in ihrer Sicherheitsempfehlung Reedereien und Schiffsführungen, dass der Kapitän für die Routenplanung und Dokumentation verantwortlich ist und nach den Normen bezüglich des Wachdienste (STCW 95 Kapitel VIII) die an Bord vorhandene Seekarte mit dem größten Maßstab benutzt werden muss. Der Reiseplan sollte jederzeit für die OOW auf der Brücke verfügbar sein und die Reise danach ständig überwacht werden. Eine ordnungsgemäße Wachübergabe ist sicherzustellen.

Jörg Kaufmann, Leiter