

## Untersuchungsbericht 174/10

15. Juli 2011

Schwerer Seeunfall

Strandung des MS BELUGA REVOLUTION auf Enus (Tench) Island in der Südsee  
am 30. April 2010

### 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Bei westwärts setzendem Südäquatorialstrom und tropischen Schauern, die das Radarbild trübten, strandete die BELUGA REVOLUTION am 30. April 2010 um 22:10 Uhr auf Enus (Tench) Island. Die BELUGA REVOLUTION befand sich voll abgeladen mit 8030 t Altmetall auf einer Reise von Noumea in Neu Kaledonien nach Pohang in Südkorea. Der Navigationsoffizier hatte den Reiseplan von Noumea nach Pohang mit einer Gesamtdistanz von 4225 sm und einer geplanten Reisedauer von 11 Tagen berechnet.

Die Brücke war neben der vorgeschriebenen Navigationsausrüstung mit einem elektronischen Seekartensystem als Ergänzung zu den Papierseekarten ausgerüstet.

Das Schiff befand sich am in der Bismarck-See im südpazifischen Ozean, steuerte mit Autopilot und machte eine Fahrt von 16 kn. Die 3 Wachoffiziere und der Kapitän bemerkten zu keinem Zeitpunkt, dass der Kartenkurs vom letzten Wegepunkt um 18:00<sup>1</sup> Uhr nahezu über Tench Island abgesetzt war.

Die Außenhaut wurde durch die Strandung eingedellt und die Vorpiek eingerissen. Es gab keine Verletzten und es traten keine Schadstoffe aus.

### 2 Sicherheitsempfehlungen

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

#### 2.1 Betreiber und Wachoffiziere (OOW)

Die BSU empfiehlt dem Eigner und Betreiber der BELUGA REVOLUTION sowie anderen Reedereien und Schiffsführungen daran zu erinnern, dass der Kapitän für die Routenplanung und Dokumentation verantwortlich ist und dafür Sorge zu tragen hat, dass auch Monatskarten (Routenkarten) als Kernelemente für die Routenplanung auf Ozeanen erfasst und von den OOW benutzt werden. Darin sind u. a. empfohlene Schiffsrouten mit Distanzen, Windrosen, Oberflächenströmungen, Wellenhöhen sowie die Häufigkeit von Stürmen eingezeichnet. Nach den Normen bezüglich des Wachdienste (STCW 95 Kapitel VIII) muss die an Bord vorhandene Seekarte mit dem größten Maßstab benutzt werden. Der Reiseplan sollte jederzeit für die OOW auf der Brücke verfügbar sein und die Reise danach ständig überwacht werden. Eine ordnungsgemäße Wachübergabe ist sicherzustellen

---

<sup>1</sup> Die im Bericht genannten Uhrzeiten beziehen sich auf die Bordzeit = UTC + 11 h

## **2.2 Sicherheitsmanagementsystem (SMS)**

Dem Betreiber der BELUGA REVOLUTION wird empfohlen, in Zusammenarbeit mit dem Durchführungsbeauftragten (DPA), die Maßnahmen zur Einhaltung des SMS energischer durchzusetzen. Bei den periodischen und insbesondere auch internen ISM-Audits sollte die Routenplanung an Bord geprüft werden.

NB: The safety recommendations with the final investigation report could not be forwarded to the operator, since the operator has, due to reasons not associated with this accident, announced insolvency. The draft investigation report could be forwarded to all nautical officers. Only one acknowledgement of receipt is missing. They had the opportunity to comment on the report within a time limit of 60 days.