



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
www.bsu-bund.de

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
167/08

+ 49 (0) 40 31 90 – 8311

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 2. Februar 2009

Pressemitteilung 2/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 167/08 am 02.02.2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Strandung des MS PACIFIC CHALLENGER östlich ORO Bay/ Papua Neu Guinea am 9. April 2008. 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 einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

Strandung des MS PACIFIC CHALLENGER östlich Oro Bay/ Papua Neu Guinea

Am Morgen des 9. April 2008, lief die PACIFIC CHALLENGER vor Papua Neu Guinea auf ein Riff. Das als nicht vollständig vermessen bezeichnete Seegebiet war für Reederei und Besatzung ein neues Fahrtgebiet. Qualifizierte Besatzung sowie alle notwendigen nautischen

Unterlagen waren an Bord. Das Schiff kam erst am 27. April 2008 nach Leichterung mit Hilfe von Schleppern wieder frei. Der Doppelboden musste bis Mitte Schiff komplett erneuert werden. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) weist darauf hin, dass es

weltweit noch immer Seegebiete gibt, die nicht nach internationalem Standard vermessen sind. Dies bedarf besonderer Beachtung bei Reiseplanung, -durchführung und -überwachung, auch für die Navigation unter Zuhilfenahme einer elektronischen Seekarte.

Langfassung:

Strandung des MS PACIFIC CHALLENGER östlich Oro Bay/ Papua Neu Guinea

Das 2003 gebaute 148 m Containerschiff PACIFIC CHALLENGER befand sich nach Aufnahme einer neuen Charter auf seiner ersten Reise von Rabaul/New Britain nach Oro Bay/Papua Neu Guinea, so dass das Fahrtgebiet für Reederei und Besatzung neu war.

Am Morgen des 9. April 2008, um 09:06 Uhr Ortszeit, lief das Schiff mit einer Geschwindigkeit von 15 kn in einem Seegebiet, dass als „Unsurveyed“ (nicht vollständig vermessen) bezeichnet ist, auf ein nicht in der Seekarte verzeichnetes Riff, quer zur Kurslinie, nahezu ungebremst auf.

Umgehend wurden alle Tanks gepeilt und versucht, mit eigener Kraft wieder frei zu kommen, was aber nicht gelang. Erst nach Leichterung der Ladung und mit Hilfe von Schleppern kam das Schiff am 27. April 2008 wieder frei und wurde zum Hafen Lae verschleppt. Auf einer Werft in China wurde später der Doppelboden bis ca. Mitte Schiff komplett erneuert.

Personen- oder Umweltschäden sind weder beim Unfall noch bei den Bergungsmaßnahmen entstanden.

An Bord des Schiffes waren alle notwendigen und verfügbaren nautischen Unterlagen auf dem neuesten Stand vorhanden. Ein elektronisches Seekartensystem war nicht installiert. Das Schiff war mit ausreichend und qualifizierter Besatzung besetzt. Ein Ausrüstungsmangel oder Fatigue wurde nicht festgestellt.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zieht folgendes Fazit aus dem schweren Seeunfall:

Es gibt weltweit immer noch Seegebiete, die nicht oder nicht vollständig nach dem International Hydrographic Organization Standard vermessen wurden. Dazu zählt das hier relevante vorgelagerte Korallengebiet vor Papua Neu Guinea. Grundsätzlich ist mit dem neuesten und bestmöglichen Kartenmaterial und immer mit gebotener Vorsicht zu navigieren. Bei der Navigation in unbekanntem Gewässern, zumal abseits der Hauptschifffahrtrouten, muss bereits bei der Reiseplanung stets mit der Möglichkeit von unzutreffenden oder veralteten Angaben gerechnet werden. Dies bedarf dann besonderer Beachtung bei Reisedurchführung und –überwachung.

Das international festgelegte geodätische Bezugssystem, World Geodetic System WGS 84, weicht zum Teil erheblich von älteren regionalen geodätischen Bezugssystemen ab. Nicht immer ist jedoch das Bezugssystem einer Seekarte eindeutig zu ermitteln, insbesondere wenn altes Grundlagenmaterial keine entsprechenden Hinweise enthält. Hinzu kommt, dass die mit Hilfe der Satelliten-Navigation ermittelten Positionen oft genauer sind als die teilweise auf veralteten Kartengrundlagen beruhenden kartierten Vermessungen. Gerade in Gebieten mit geringem Schiffsverkehr liegen teilweise keinerlei brauchbare Seevermessungen vor. Die Wahrscheinlichkeit, auf unbekannte Gefahrenstellen zu treffen, ist abseits der häufig befahrenen Gewässer am größten.

Oben Gesagtes trifft auch für die Navigation unter Zuhilfenahme einer elektronischen Seekarte zu. Auch hier kann das verfügbare Kartenmaterial nur so gut sein, wie die vorhandene Datengrundlage. Insbesondere wenn noch keine amtliche Elektronische Seekarte herausgegeben wurde, müssen die Daten kritisch hinterfragt werden.

Jörg Kaufmann
Leiter