



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Untersuchungszwischenbericht
zu dem Schweren Seeunfall 241/18

Festkommen des Tankmotorschiffs
PAZIFIK vor Indonesien
am 9. Juli 2018

5. Juli 2019

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg



Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto PAZIFIK



Quelle: Reederei

1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	PAZIFIK
Schiffstyp:	Flüssiggastanker
Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Rostock
IMO-Nummer:	9293430
Unterscheidungssignal:	DBIP
Eigner (nach Equasis):	MS „PolarPacific“ GmbH & Co. KG
Reederei:	F.Laeisz GmbH
Baujahr:	2005
Bauwerft:	Hyundai Heavy Ind. Korea
Klassifikationsgesellschaft:	DNV GL
Länge ü.a.:	204,98 m
Breite ü.a.:	32,23 m
Tiefgang maximal:	20,80 m
Bruttoraumzahl:	35.853
Tragfähigkeit:	42.937 t
Maschinenleistung:	11.300 kW
Hauptmaschine:	Hyundai-MAN/B&W 5S60MC-C
Geschwindigkeit:	15,2 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Doppelboden
Mindestbesatzung:	21

1.3 Reisedaten

Abfahrtsafen: Luwuk, Indonesien
 Anlaufhafen: Kwinana, Australien
 Art der Fahrt: Berufsschiffahrt/ International
 Angaben zur Ladung: Gefahrgut, Flüssiggas
 Besatzung: 21
 Tiefgang zum Unfallzeitpunkt: Tv= 8,0m, Th=9,0m
 Lotse an Bord: Nein
 Kanalsteurer: Nein
 Anzahl der Passagiere: Keine

1.4 Angaben zum Seeunfall / Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls: SU Grundberührung
 Datum/Uhrzeit: 09.07.2018 11:10 Uhr Ortszeit
 Ort: Zwischen Inseln *Komodo* und *Banta*
 Breite/Länge: φ 08°29,21'S λ 119°20,31'E
 Fahrtabschnitt: Hohe See
 Platz an Bord: Schiffsboden
 Folgen: Festkommen auf einem Riff, Fahrtuntüchtigkeit wegen Beschädigung des Schiffsbodens

Ausschnitt aus Seekarte: Pulau Jailamu to Pulau Serbete, BA 2910



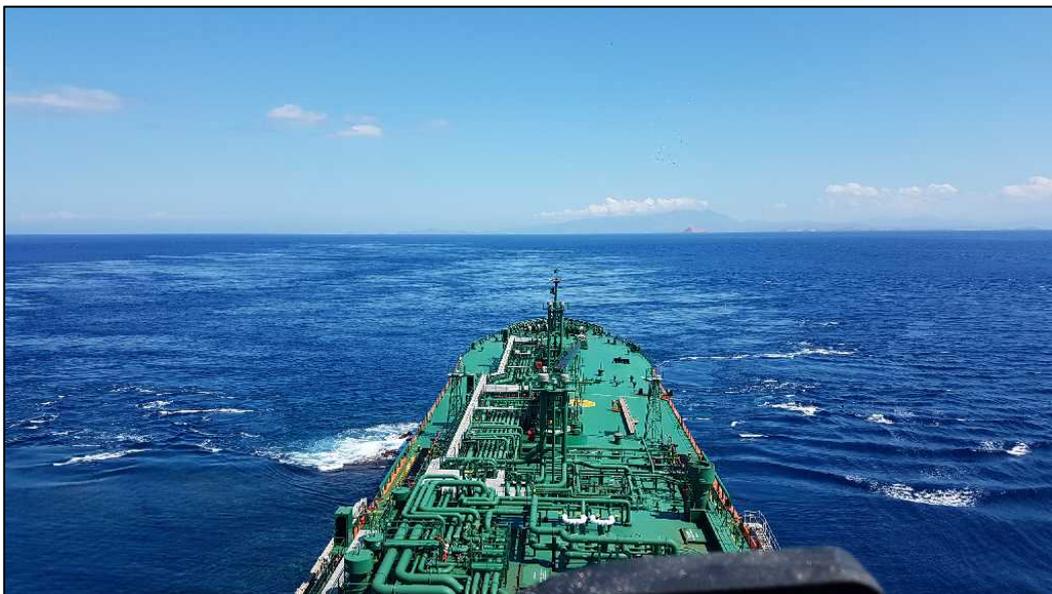
1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	BSU
Eingesetzte Mittel:	Schlepper auf Stand-by
Ergriffene Maßnahmen:	Durch Umpumpen von Ballastwasser und Ladung Freikommen des Schiffes

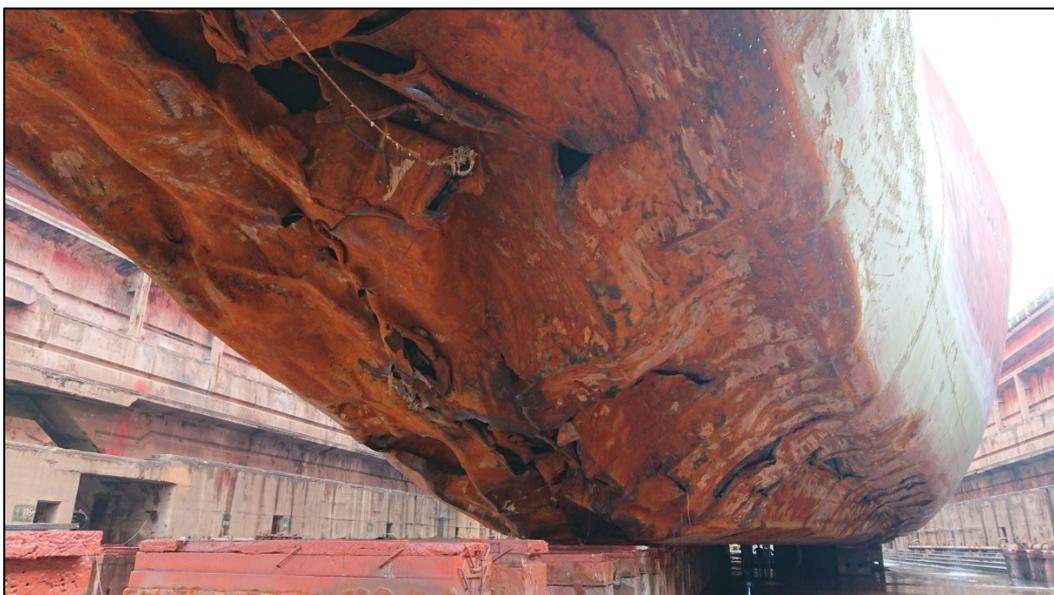
2 ZUSAMMENFASSUNG

Am 9. Juli 2018 gegen 11:10 Uhr Ortszeit kam das deutsche Tankmotorschiff PAZIFIK auf eine Untiefe zwischen den Inseln *Komodo* und *Banta* auf ϕ 08°29,21'S λ 119°20,31'E fest. Das Schiff war mit 18.000 t Ammoniak beladen. Es trat keine Ladung aus, da lediglich die Vorpiek und Ballastwassertanks beschädigt wurden. Durch Umpumpen von Ladung und Ballastwasser kam die PAZIFIK am 11. Juli 2018 gegen 08:50 Uhr Ortszeit wieder frei und fuhr mit eigener Kraft zu einer Werft in Singapur.

Bei der Reparatur wurden ca. 50 m des Doppelbodens erneuert und das Ruder repariert, welches beim Schleppversuch beschädigt wurde.

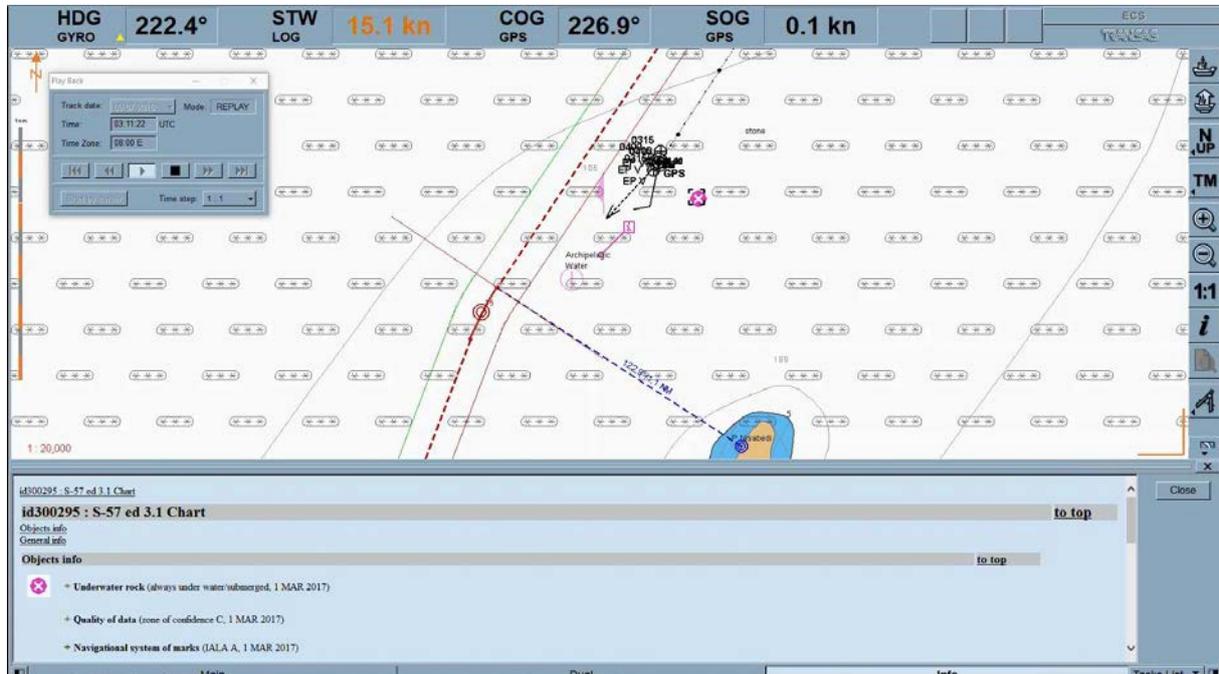


Untiefe BB und STB mit Felsen an der Wasseroberfläche



Beschädigung Vorpiek und Ballastwassertanks

Am Unfalltag wurde mit einer Transas Navisailor 4000 ECDIS und der ENC-Seekarte id 300295 ed.3.1 S- 57 gefahren. In dieser elektronischen Seekarte war die Untiefe nicht eingezeichnet.



Unfallort in elektronischer Seekarte (von Bord)

Die Bundesstelle wurde über den Unfall zeitnah am 9. Juli 2018 von der Reederei informiert und nahm die sofortige Untersuchung auf.

Der Fahrtverlauf wurde durch eine Simulation beim BSH nachgestellt. Die nicht eingezeichnete Untiefe konnte bestätigt werden. Darauf konzentrieren sich die zurzeit noch laufenden Untersuchungen der BSU, die zwischenzeitlich weitgehend abgeschlossen sind.

Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe des vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung informiert.