RAPORT KOŃCOWY

PKBWM
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

074/21

bardzo poważny wypadek morski

Jacht żaglowy „Scheria”

**Śmierć skippera jachtu
na podejściu do portu Kołobrzeg
w dniu 20 lipca 2021 r.**

czerwiec 2022

Badanie bardzo poważnego wypadku jachtu żaglowego *„Scheria”* prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1374) oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Zgodnie z przepisami wyżej wymienionej ustawy celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie rozstrzyga w prowadzonym przez siebie badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim.

Niniejszy raport nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, którego raport dotyczy (art. 40 ust. 2 ustawy o PKBWM).

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich
Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin
tel. +48 91 44 03 290, tel. kom. +48 664 987 987
e-mail: pkbwm@mgm.gov.pl
www.pkbwm.gov.pl

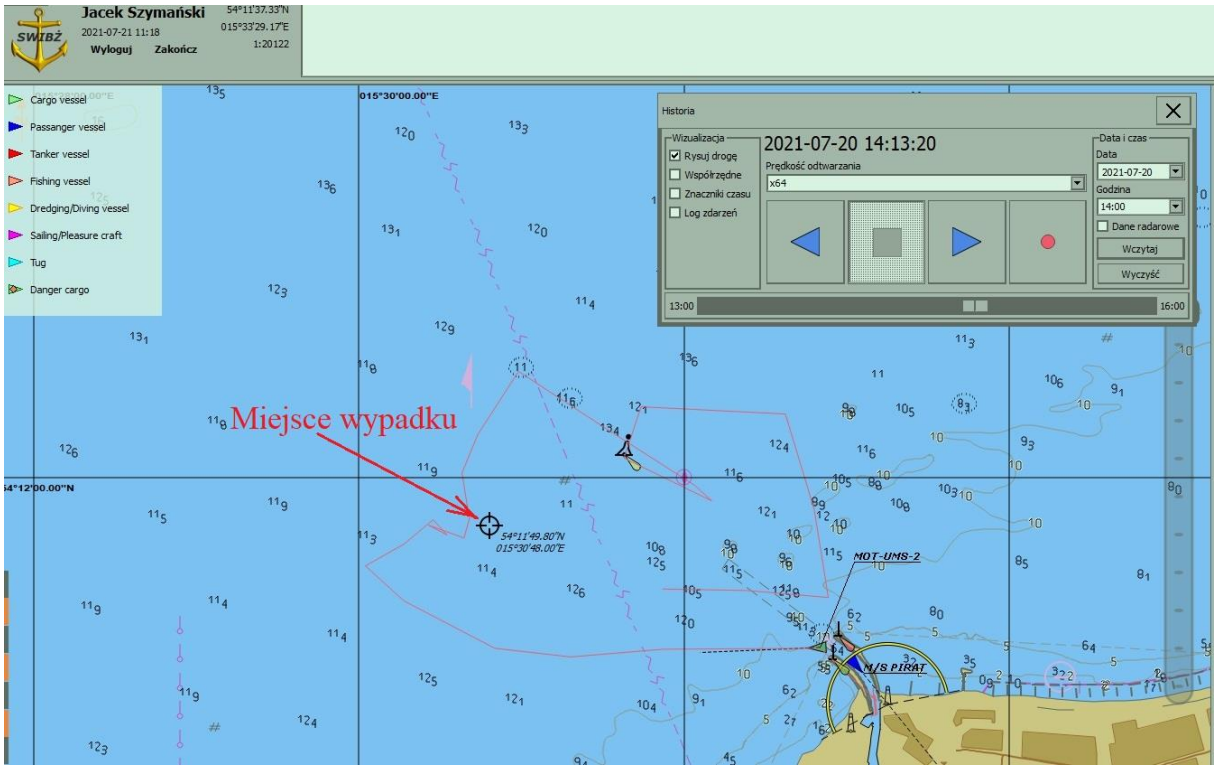
Raport może być wykorzystany w dowolnym formacie lub na dowolnym nośniku, bezpłatnie (z wyłączeniem logo PKBWM), do celów badawczych, edukacyjnych lub informacji publicznej. Raport winien być wykorzystany dokładnie i w kontekście nie wprowadzającym w błąd. W przypadku wykorzystania należy podać tytuł publikacji źródłowej oraz informację o prawach autorskich. W przypadku, gdy w raporcie jest wskazane inne źródło lub autor materiału chronionego prawem autorskim przed wykorzystaniem raportu należy uzyskać zgodę od właścicieli praw autorskich.

SPIS TREŚCI

1. Fakty 2
2. Informacje ogólne 3
2.1. Dane jachtu żaglowego 3
2.2. Informacje o podróży jachtu 4
2.3. Informacje o wypadku morskim 4
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych 4
3. Opis okoliczności wypadku morskiego 5
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz 7
4.1. Czynniki mechaniczne 7
4.1.1. Wyposażenie ratunkowe 8
4.2. Czynniki ludzkie 8
4.3. Czynniki organizacyjne 9
4.3.1. Przygotowanie jachtu i załogi 9
4.4. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku morskiego 9
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania 10
6. Rekomendacje 11
7. Spis zdjęć 11
8. Spis rysunków 11
9. Skład zespołu badającego wypadek 11

1. Fakty

W dniu 20 lipca 2021 r. ok godz. 14:15 LT[1] na jachcie żaglowym „Scheria" płynącym z Dziwnowa do Kołobrzegu, dwuosobowa załoga postanowiła w odległości ok. 1 Mm przed główkami falochronów portu Kołobrzeg sklarować żagle i wejść do portu na silniku.



Rysunek 1. Pozycja jachtu „Scheria" i trasa łodzi motorowej „UMS-2"

W trakcie tej czynności skipper[2] jachtu został uderzony bomem podczas przechyłu jachtu na fali i wypadł do wody. Siedząca przy sterze żeglarka podjęła próby ratowania skippera, które nie powiodły się. Nie mogąc sobie poradzić z ratowaniem żeglarza, nie potrafiąca dobrze manewrować jachtem żeglarka usiłowała wezwać pomoc telefonicznie oraz wykonując znaki zwrócenia uwagi w kierunku płynącej w oddali jednostki UMS-2. Załoga UMS-2 przypłynęła do jachtu z pomocą i zgłosiła wypadek do Kapitanatu portu. Do akcji ratowniczej i poszukiwawczej niezwłocznie wypłynęły jednostki SAR z BSR Kołobrzeg. Do poszukiwań włączone zostały również jednostki WOPR, Służby Granicznej, a także śmigłowiec Marynarki Wojennej. Prowadzone poszukiwanie nie przyniosły rezultatu. Ciało żeglarza zostało odnalezione po 7 dniach od wypadku w okolicy Niechorza.

[1] (CEST) – 12:15 UTC (wyjaśnienie)
[2] Skipper-członek załogi kierujący jachtem

Zdjęcie nr 1. Jacht "Scheria" przy nabrzeżu w Kołobrzegu w dniu 21.07.2021

2. Informacje ogólne

2.1. Dane jachtu żaglowego

Nazwa	Scheria
Bandera	niemiecka
Właściciel	Osoba prywatna, kierujący jachtem
Typ jachtu	Beneteau, First 30
Numer identyfikacyjny jachtu	MKR2664
Sygnał rozpoznawczy	brak
Nr identyfikacyjny IMO	brak
Rok budowy	1978
Moc maszyn	silnik wbudowany, Yanmar 17 kW
Długość całkowita	9,15 m
Szerokość	2,86 m
Materiał kadłuba	laminat poliestrowo-szklany

2.2. Informacje o podróży jachtu

Porty zawinięcia	Dziwnów
Port przeznaczenia	Kołobrzeg
Rodzaj żeglugi	pełnomorska
Informacja o załodze	2 osoby narodowości niemieckiej

2.3. Informacje o wypadku morskim

Rodzaj	bardzo poważny wypadek morski
Data i czas zdarzenia	20 lipca 20219 r. ok. godz. 14:25 LT
Pozycja geograficzna zajścia zdarzenia	φ = 54° 11,8'N, λ = 015° 30,8'E
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia	Podejście do portu Kołobrzeg, reda zewnętrzna portu, ok. 1 Mm na NW od główek falochronu
Charakter akwenu:	wody przybrzeżne
Pogoda w trakcie zdarzenia	Wiatr WNW 4-5ºB, stan morza 3-4ºB, temp. powietrza 28ºC, temp. wody 22ºC, widzialność dobra ok 8Mm, bez opadów
Stan eksploatacyjny jachtu w trakcie zdarzenia	w drodze na silniku, w trakcie klarowania żagli
Skutki wypadku dla jachtu	Bez uszkodzeń jachtu
Skutki wypadku dla ludzi	Skipper wypadł za burtę i poniósł śmierć, żeglarka bez obrażeń ciała z objawami rozstroju nerwowego.

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

W akcji poszukiwawczej członka załogi jachtu który wypadł za burtę uczestniczyły jednostki SAR: statek ratowniczy „Szkwał" oraz łodzie ratownicze R – 18 i R – 27. Do akcji poszukiwawczej włączono jednostki WOPR: łódź ratowniczą „Ratownik – 2" i dwa skutery ratownicze oraz jednostkę Straży Granicznej „SG – 216", a także śmigłowiec Lotnictwa Ratowniczego Marynarki Wojennej Mi-14PŁ/R numer 1012 z bazy w Darłowie.

3. Opis okoliczności wypadku morskiego

W dniu 17 lipca 2021 r. dwoje żeglarzy, obywateli Niemiec, wypłynęło jachtem żaglowym „Scheria" z niemieckiej przystani jachtowej Kröslin (koło Wolgastu) na Bałtyk w celu rekreacyjnego odwiedzenia wielu portów i przystani na polskim wybrzeżu z docelowym portem Łeba. Takie żeglowanie do kilku portów na Bałtyku było tradycją rodzinną załogi jachtu w każdym sezonie letnim. Skipper jachtu i jednocześnie jego właściciel, był doświadczonym żeglarzem , natomiast jego córka będąca członkiem załogi jachtu miała niewielką wiedzę na temat żeglarstwa. Żegluga odbywała się na niedużych dystansach dziennych, z nocowaniem na jachcie zacumowanym na przystaniach i w portach. W dniu 20 lipca 2021 r. ok. godz. 08:00 jacht wypłynął z Dziwnowa w kierunku wschodnim do Kołobrzegu, z planowanym dystansem ok. 35 Mm. Żegluga odbywała się na żaglach i przebiegała spokojnie przy wietrze WNW 4-5ºB i stanie morza 3-4ºB. Przy podejściu do Kołobrzegu w odległości ok. 1 Mm na NW od główek falochronu skipper postanowił opuścić i sklarować żagle, a następnie wpłynąć do portu na silniku. W tym celu wcześniej włączył silnik i ustawił go na wolne obroty. Najpierw ok. godz. 14:00 oboje przemieścili się na dziób, opuścili i sklarowali przedni żagiel (fok) siedząc na pokładzie dziobowym. Po powrocie córki do kokpitu skipper polecił jej uruchomić silnik i sterować jachtem napędzanym śrubą, a następnie sam przystąpił do opuszczania żagla głównego, (grota) w pozycji stojącej na pokładzie. Sterowanie na tym jachcie odbywa się za pomocą rumpla na rufie. Również na rufie umieszczona jest manetka obrotów silnika. Jacht utrzymywany był na kursach wschodnich z wiatrem od rufy z widoczną przed dziobem boją KOŁ i falochronem portu widocznym z prawej burty. Córka zaproponowała wcześniej skipperowi, że to ona może opuścić grota, co trzeba było wykonać w pozycji stojącej, ale nie zgodził się na to i postanowił sam wykonać tą czynność. W tym celu stanął na pokładzie prawej burty przodem do bomu, niczym nie zabezpieczony i przystąpił do upuszczania żagla. W pewnym momencie, w końcowej fazie opuszczania żagla, przy przechyle jachtu, luźny bom z impetem uderzył skippera w okolicy klatki piersiowej powodując utratę równowagi i wypadnięcie za burtę (Rys.2). Dodatkowo został „podcięty" na wysokości łydki relingiem przy którym stał tyłem. Jeden but zawadzając o reling przy wypadaniu skippera za burtę został na pokładzie. Fala ok. 1 – 1,5 m powodowała kołysanie jachtu, ponadto w ocenie córki, ojciec nie był zbyt sprawny ruchowo.

Rysunek 2. Usytuowanie członków załogi przed wypadkiem

Po wypadnięciu za burtę córka natychmiast wyrzuciła w jego stronę koło ratunkowe typu „podkowa", (Zdjęcie nr. 2), używane czasami jako środek ratowniczy na małych jachtach.

Zdjęcie nr 2. Koło ratunkowe typu „Podkowa"

W momencie wypadnięcia skipper nie miał na sobie kamizelki ratunkowej, ani nie był połączony z jachtem linką asekuracyjną. Po złapaniu koła ratunkowego zdołał się uchwycić drabinki na rufie. Jacht w tym czasie ciągle płynął z niewielką prędkością na silniku, a skipper

krzyknął o podanie linki z pokładu z zawiązanym grubym supłem na końcu. Chwilę potem chwycił podaną linkę za pomocą której córka usiłowała go wciągnąć na pokład. Wykonywał przy tym gwałtowne ruchy, a po krótkim czasie opadł z sił i nie mógł się dłużej trzymać linki jak też złapać koła ratunkowego ponownie podanego przez córkę. W pewnym momencie córka zauważyła, że nie trzyma się linki ani drabinki tylko nieruchomo unosi się na wodzie twarzą w dół. W wielkim stresie i panice próbowała jeszcze nieść pomoc ojcu manewrując jachtem, ale bezskutecznie. Następnie płynąc w stronę portu po pomoc połączyła się z numerem alarmowym 112. Bardzo zestresowana nie mogła porozumieć się z operatorem mówiącym po polsku. Zauważyła płynącą od strony portu jednostkę w kierunku której zaczęła gestami rąk dawać znaki aby zwrócić na siebie uwagę . Była to jednostka sondażowa UMS-2, której załoga zauważyła znaki skierowane przez żeglarkę i o godz. 14:25 zgłosiła to do Kapitanatu portu dalej płynąc w kierunku jachtu. Powiadomiona BSR w Kołobrzegu natychmiast wysłał jednostki ratownicze na pomoc. Pierwsza przy jachcie o godz. 14:49 pojawiła się łódź ratownicza R-18, której załoga dowiedziała się od żeglarki co się stało i rozpoczęła poszukiwanie rozbitka we wskazanym przez żeglarkę kierunku. Wcześniej jeden z członków załogi R-18 wszedł na pokład jachtu, żeby dowiedzieć się o szczegółach wypadku i zaopiekować się żeglarką oraz pokierować jachtem, bo ona sama nie była w stanie. O godz. 14:59 przybył statek ratowniczy „Szkwał" i następna jednostka SAR, R-27, oraz SG-216 . Następnie do akcji przyłączyły się 3 jednostki WOPR (łódź + dwa skutery wodno-ratunkowe) i śmigłowiec z bazy MW w Darłowie. Akcja poszukiwawcza kierowana na miejscu przez statek „Szkwał" nie dała rezultatu. Członek załogi łodzi R-18, który poprowadził jacht z żeglarką na pokładzie wprowadził jacht do portu w Kołobrzegu i o godz. 19:46 zacumował przy nabrzeżu Szkolnym. Akcja poszukiwawcza SAR zakończona została 20.07.2021r. o godz. 22:59 bez znalezienia rozbitka. Ciało żeglarza zostało odnalezione po 7 dniach od wypadku w okolicy Niechorza.

4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz

4.1. Czynniki mechaniczne

Bezpośrednią przyczyną wypadnięcia kapitana za burtę było uderzenie spowodowane swobodnie przemieszczającym się bomem grota pod wpływem przechyłów jachtu na fali. Do

zablokowania czy ograniczenia ruchu bomu podczas opuszczania lub refowania grota służą szoty bomu.[3] Nie zablokowany bom podczas refowania lub klarowania grota stwarza zagrożenie uderzenia dla przebywającej na pokładzie załogi, zwłaszcza przy silnym wietrze i dużej fali. Podczas opuszczania grota wymagane jest skierowania jachtu na wiatr, do linii wiatru i utrzymywanie takiego kursu. Niespełnienie tego warunku może skutkować niekontrolowanym, gwałtownym ruchem bomu, szczególnie przy wietrze od rufy. Podczas czynności opuszczania grota żeglarka widziała przed dziobem jachtu pławę KOŁ i falochron wejścia do portu. Jacht płynął więc kursem zbliżonym do wschodniego z wiatrem wiejącym od rufy z kierunku WNW. Gwałtowny ruch bomu który uderzył skippera, mógł być wywołany przechyłem jachtu na fali, a także działaniem wiatru na nie do końca opuszczony żagiel grota.

4.1.1. Wyposażenie ratunkowe.

Jacht nie był wyposażony w środki bezpieczeństwa takie jak szelki bezpieczeństwa asekuracyjne lub linkę asekuracyjną z karabińczykami, które przy pracach na pokładzie zabezpieczają członków załogi przed wypadnięciem za burtę, a gdy do tego dojdzie, jest dużo większa możliwość ich uratowania. Jedno koło ratunkowe typu podkowa, będące na wyposażeniu jachtu prawdopodobnie nie było zamocowane końcówką linki do uchwytu na pokładzie i tym samym nie spełniało swojej roli w ratowaniu rozbitka. Kamizelki ratunkowe typu kapok nie były użyte przez załogę i pozostawały w kabinie jachtu. Na jachcie nie stosowano także linki asekuracyjnej tzw. lajfliny biegnącej od dziobu jachtu po nadbudówce, zamocowanej na rufie.

4.2. Czynniki ludzkie

Czynnikiem, który bezpośrednio przyczynił się do wypadku było niewłaściwe zamocowanie bomu podczas opuszczania żagla grota, który podczas przechyłu jachtu na fali w niekontrolowany sposób obrócił się wokół osi masztu i uderzył w skippera. W wyniku uderzenia skipper stracił równowagę i podcięty przez linki relingu wypadł za burtę. Brak ostrożności przy pracach na pokładzie, w tym wypadku przy opuszczeniu i klarowaniu żagli, doprowadziły do wypadnięcia skippera za burtę. Kolejnym błędem było wykonywanie prac przy żaglach w takich warunkach pogodowych bez założonej kamizelki ratunkowej oraz bez

[3] Szot bomu grota – lina olinowania ruchomego służąca do ustawiania rogu szotowego żagla najkorzystniej względem kierunku wiatru. Szot jest zwykle talią liny do obsługi pracującego żagla, biegnącą od żagla w dół do pokładu, w kierunku rufy. Jest przymocowany do ucha szotowego na końcu bomu grota i do drugiego ucha na podłodze kokpitu.

użycia linki asekuracyjnej. Brak jakiegokolwiek zabezpieczenia przed wypadnięciem, było tragiczne w skutkach. Bardzo istotnym czynnikiem, wbrew zasadom dobrej praktyki żeglarskiej na morzu było zaniechanie przez skippera przeszkolenia załoganta jachtu (córki) w manewrowaniu jachtem, obsługi silnika napędowego jachtu oraz w posługiwaniu się środkami wzywania pomocy. W sytuacji gdy na jachcie są tylko dwie osoby, muszą się one uzupełniać i na sobie polegać. Kierujący jachtem miał kłopoty ruchowe związane z wiekiem i przebytym leczeniem, więc tak wymagająca czynność jak klarowanie na stojąco dość ciężkiego żagla w pojedynkę, przy znacznych przechyłach jachtu mogło być ponad jego siły. Tak samo jak ponad jego siły okazało się wydostanie się z wody na pokład jachtu mimo podanej linki, i uchwycenia się drabinki na rufie.

4.3. Czynniki organizacyjne

4.3.1. Przygotowanie jachtu i załogi

Przed podjęciem decyzji o każdorazowym wyjściu jachtem w morze skipper powinien uwzględnić rodzaj żeglugi i przeanalizować prognozowane warunki hydrologiczno-meteorologicznych i nawigacyjne na danym akwenie. Skipper, członek załogi jachtu przed rejsem powinien sprawdzić stan techniczny jachtu i jego wyposażenie, w tym ilość środków ratunkowych i służących do wzywania pomocy. W tym przypadku: odbiornik/nadajnik UKF, szelki bezpieczeństwa, prawidłowe umiejscowienie i zamocowanie kół ratunkowych gotowych zawsze do użycia, a także przeszkolenie członków załogi w zakresie obsługi urządzeń na jachcie, użycia środków bezpieczeństwa i sposobów wzywania pomocy.

4.4. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku morskiego

Wypadek wypadnięcia za burtę skipperana jachtu „Scheria” na podejściu do Kołobrzegu był powiązany z oddziaływaniem na jacht falowania o wysokości ok. 1-1.5 m i wiatru WNW o sile 4-5ºB. Przy takiej fali i wietrze jacht kołysał się na boki wprawiając w ruch niezbyt mocno ściągnięty talią i przez to luźny bom grota, który uderzył go powodując utratę równowagi i wypadnięcie za burtę. Temperatura wody 22ºC pozwalała rozbitkowi przetrwać dłużej w wodzie, gdyby na czas udało się udzielić mu skutecznej pomocy.

5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania

Bezpośrednią przyczyną wypadku - wypadnięcia za burtę skippera jachtu było niezachowanie ostrożności, polegające na niewłaściwym zamocowaniu bomu grota przy operacji opuszczania żagla i jego klarowaniu a także nie sterowanie jachtem na wiatr podczas tej operacji. Poza tym oddziaływanie na jacht dość wysokiej fali do 1.5 m, wywołującej jego przechyły boczne przez co luźny bom który uderzył w pierś żeglarza, co spowodowało jego wypadniecie za burtę. Warunki na morzu nie były trudne i nie powinny stwarzać zagrożenia dla przygotowanego na nie doświadczonego i sprawnego fizycznie żeglarza. Biorąc pod uwagę skład załogi i ograniczenia wynikające z małej sprawności fizycznej kierującego jachtem oraz ograniczonych umiejętności żeglarskich jego córki, będącej członkiem załogi, wykorzystanie ogólnie dostępnych środków ratunkowych i ich umiejętne wykorzystanie powinno stać się priorytetem.

Łatwe sterowanie jachtem szczególnie przy wykorzystaniu silnika powinno być opanowane przez załogę jachtu w stopniu umożliwiającym wykonanie podstawowych manewrów ratowniczych. Zdjęcie 3 pokazuje usytuowanie obok siebie rumpla steru i manetki silnika, więc żeglarka sterując miała też pełną kontrolę nad pracą silnika, czego nie wykorzystała do zatrzymania go w odpowiednim momencie.

Zdjęcie nr 3. Jacht "Scheria", usytuowanie rumpla steru i manetki silnika.

Należy zwrócić uwagę, że działania ratownicze podejmowane przez załogi jachtów najczęściej prowadzone są w niesprzyjających warunkach pogodowych, przy dużym stresie, co może wprowadzać pewną atmosferę chaosu. W prowadzonym badaniu na brak podstawowych umiejętności w manewrowaniu jachtem i ratowaniem życia własnego ojca, nałożył się stres, który spowodował ograniczone możliwości praktycznego działania zgodnego z zasadami dobrej praktyki żeglarskiej W ocenie Komisji wykorzystanie telefonów komórkowych i próba uzyskania pomocy na morzu przy wykorzystaniu numeru telefonu alarmowego 112 bywa czasami zawodna.

6. Rekomendacje.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała, że treść raportu opisującego kolejne zdarzenie w wyniku którego uderzony bomem członek załogi wypadł za burtę i utonął, powinna stać się kolejnym ostrzeżeniem dla żeglarzy w kwestii bezpiecznego przebywania i pracy na jachcie w różnych warunkach pogodowych.

7. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. Jacht "Scheria" przy kei w Kołobrzegu, 21.07.2021. 3
Zdjęcie nr 2. Koło ratunkowe typu "podkowa"..... 6
Zdjęcie nr 3. Jacht "Scheria", usytuowanie rumpla steru i manetki silnika. 10

8. Spis rysunków

Rysunek 1. Pozycja jachtu „Scheria” i trasa łodzi motorowej „UMS-2”..... 2
Rysunek 2. Usytuowanie dwojga członków załogi przed wypadkiem. 6

9. Skład zespołu badającego wypadek

Kierujący zespołem – Grzegorz Suszczewicz – Zastępca Przewodniczącego Komisji
Członek zespołu – Marek Szymankiewicz – Sekretarz Komisji