



PKBWM

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA
WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT UPROSZCZONY

065/20

poważny wypadek morski

Viking III

Wejście na mieliznę 03 sierpnia 2020 r.

lipiec 2021



Badanie poważnego wypadku statku pasażerskiego **Viking III** 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@pkbwm.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	3
2. Informacje ogólne	3
2.1. Dane statku	3
2.2. Informacje o podróży:	4
2.3. Informacje o wypadku lub incydencie morskim	4
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych	5
3. Opis okoliczności wypadku	6
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz	8
4.1. Czynniki mechaniczne:.....	8
4.1.1. Wyposażenie ratunkowe	8
4.1.2. Wyposażenie nawigacyjne i radiowe	9
4.2. Czynniki ludzkie.....	9
4.3. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku morskiego.....	9
4.4. Czynniki organizacyjne	10
4.4.1. Planowanie i przebieg trasy.....	10
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania	10
6. Spis zdjęć	10
7. Spis rysunków	11
8. Spis skrótów	11
9. Źródła informacji	11
10. Skład zespołu badającego wypadek:.....	11



1. Fakty

W dniu 03 sierpnia 2020 r. o godz. 15:18 stylizowany na łódź Wikingów statek pasażerski Viking III wypłynął z przystani morskiej w Międzyzdrojach na rejs po Zatoce Pomorskiej. Na pokładzie znajdowało się 64 pasażerów i 4 członków załogi. Po około 40 minutach rejsu, przed podejściem do cumowania jednostka miała kontakt z dnem i stanęła na mieliźnie. Wiatr i fale spychały jednostkę w kierunku plaży co uniemożliwiło samodzielne zejście jednostki z mielizny. O godz. 16.30 WOPR Międzyzdroje rozpoczął ewakuację pasażerów za pomocą łodzi RIB. Po ok. 30 minutach zakończono ewakuację i żaden z pasażerów nie wymagał pomocy medycznej. O godz. 18.30 holownik Jano ściągnął statek Viking III z mielizny i asystował w podróży do portu Świnoujście.

2. Informacje ogólne

2.1. Dane statku.

Nazwa:	Viking III
Bandera:	Polska
Armator:	Ustka –Tour s.c.
Typ statku:	pasażerski
Sygnal rozpoznawczy:	SPG2976
Pojemność brutto (GT):	98,05
Rok budowy:	1960/2003
Moc maszyn:	190 kW
Silnik:	Caterpillar
Szerokość:	6,57 m
Długość całkowita:	24,15 m
Zanurzenie:	2,03 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	stal
Minimalna obsada załogowa:	4



Zdjęcie 1. Statek pasażerski Viking III. Źródło: <http://galeony.pl/miedzyzdroje>

2.2. Informacje o podróży:

Akwen podróży:	Zatoka Pomorska
Rodzaj żeglugi:	pasażerska 1,5 Mm od portu schronienia
Informacja o załodze (liczba, narodowość):	4 osoby narodowości polskiej
Informacja o pasażerach (liczba, narodowość):	64

2.3. Informacje o wypadku lub incydencie morskim

Rodzaj wypadku:	poważny wypadek morski
Data i czas zdarzenia:	03 sierpnia 2020 r. godz. 16:05
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:	$\varphi=53^{\circ} 55.9' N, \lambda=014^{\circ} 26.6' E$
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Zatoka Pomorska
Charakter akwenu:	wody przybrzeżne
Pogoda w trakcie zdarzenia:	Wiatr NNW 3-4, okresami do 5 ° B, Stan morza 2 do 3. Widzialność dobra.



Stan eksploatacyjny statku w trakcie zdarzenia: żegluga pasażerska,
Skutki wypadku: wejście na mieliznę

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

Podmioty zaangażowane: WOPR, SAR,
Użyte środki: morski statek ratowniczy typu SAR-3000
Pasat, łodzie ratownicze typu RIB R-2, R-19, łódź ratownicza WOPR *Arancia*,
holownik Jano
Szybkość reakcji, działania służb ratowniczych: natychmiastowa reakcja ratowników
WOPR stacjonujących na plaży
Międzyzdroje,
Podjęte działania: ewakuacja pasażerów łodzią ratowniczą
WOPR
Osiągnięte wyniki: wszyscy pasażerowie bezpiecznie
ewakuowani na plażę.



Zdjęcie 2 Akcja ratunkowa WOPR Międzyzdroje. Źródło:
<https://www.facebook.com/woprmiędzyzdroje/photos>



Zdjęcie 3 Akcja ratunkowa WOPR Międzyzdroje. Źródło: <https://www.facebook.com/woprmiędzyzdroje/photos>

3. Opis okoliczności wypadku

Stylizowany na łódź Wikingów statek pasażerski Viking III w okresie letnich wakacji, wypływa w 45 minutowe rejsy po Zatoce Pomorskiej.

W dniu 03 sierpnia 2020 r. o godz. 09.30 statek odcumował od nabrzeża w Świnoujściu i popłynął do Międzyzdrojów, gdzie o godz. 10.40 zacumował przy molo.

W dniu zdarzenia pierwszy rejs rozpoczął się o godz. 11:18 i trwał do 12:00. Kolejne rejsy były o 12:07, 13:18, 14: 17 i ostatni o 15:18¹.

Plan rejsu przewidywał podróż w kierunku otwartego morza, zwiedzanie klifów i podejście pod terminal LNG. Kończąc rejs jednostka płynęła kursem południowym w kierunku plaży, następnie kapitan wykonał zwrot przez lewą burtę w kierunku mola, tak aby zacumować prawą burtą.

Podczas ostatniego rejsu przebywający na pokładzie członkowie załogi: mechanik, starszy marynarz i marynarz zauważyli, że jednostka nie wykonywała zwrotu w zwyczajowym miejscu i posuwała się do przodu w kierunku lądu. Następnie załoganci poczuli wstrząs i tąpnięcie po czym statek stanął w miejscu. Kapitan podjął próbę kontynuacji podróży jednakże praca silnikiem i sterem nic nie dała. Statek nie reagował, a wiatr i fale spychały go bliżej lądu.

¹ Dane z dziennika pokładowego statku Viking III.

O godz. 16:05 zgłoszono do Kapitanatu Portu w Świnoujściu, że statek znajduje się na mieliźnie.



Rysunek 1 Viking III na mieliźnie. Źródło: opracowanie własne na podstawie OpenSeaMap.



Zdjęcie 4 Viking III na mieliźnie. Źródło: www.iswinoujscie.pl

Starszy marynarz poinformował pasażerów o zaistniałej sytuacji i wraz z marynarzem i mechanikiem pomagali pasażerom zakładać kamizelki ratunkowe. Jednocześnie krzykiem i gwizdkiem zaalarmował ratowników WOPR stacjonujących na plaży. Ratownicy niezwłocznie udali się w kierunku statku na łodzi typu RIB i godz. 16:30 rozpoczęli ewakuację pasażerów na pobliską plażę. Po około 30 minutach ewakuacja została zakończona, a na miejsce zdarzenia przybyły jednostki SAR, które pozostały w asyście do momentu przybycia holownika. Nikt z pasażerów nie wymagał pomocy medycznej. Członkowie załogi pozostali na statku.

O godz. 17:50 rozpoczęto akcję ściągania z mielizny statku Viking III. Jednostka SAR R-19 podała hol ze statku na holownik Jano. O godz. 18:30 statek odzyskał pływalność i w asyście holownika udał się do portu Świnoujście, gdzie zacumował bezpiecznie o godz. 19:50.

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

4.1. Czynniki mechaniczne:

4.1.1. Wyposażenie ratunkowe

Na statku były pasy ratunkowe dla wszystkich dorosłych pasażerów jak również dla dzieci. Zostały one założone przez wszystkich pasażerów na polecenie członków załogi.

Dodatkowo statek wyposażony był w dwie tratwy pneumatyczne, które nie zostały użyte podczas zdarzenia.



Zdjęcie 5 Pasy ratunkowe statku Viking III.

Źródło: <https://www.swinoujskie.info/2020/08/03/ratownicy-ewakuowali-60-osob-ze-statku-pasazerskiego-viking-osiadl-na-mieliznie/>

4.1.2. Wyposażenie nawigacyjne i radiowe

Statek wyposażony jest w odbiornik GPS, echosondę, radiotelefon VHF, oraz radar.



Zdjęcie 6 Mostek nawigacyjny statku Viking III. Źródło własne PKBWM.

4.2. Czynniki ludzkie

Załogę statku stanowiły cztery osoby z czego kapitan, mechanik i starszy marynarz posiadali ponad trzydziestoletnie doświadczenie w pracy zawodowej na morzu. Zgodnie z Kartą Bezpieczeństwa jednostki każdy z członków załogi musi posiadać świadectwo ratownika. Marynarz będący członkiem załogi statku Viking III, nie posiadał w/w świadectwa.

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

Pogoda w dniu zdarzenia:

W godzinach okołopołudniowych zachmurzenie było duże z większymi przejaśnieniami, później umiarkowane i małe. Bez opadów. Widzialność w całym okresie dobra (20-30 km), temperatura powietrza od 19°C do 18°C. Temperatura wody około 18°C.



Wiatr północno-zachodni do północnego 3-4, okresami do 5 w skali B.

Stan morza 2 do 3 (wysokość fali znacznej od 0,4 do 0,8 m).

4.4. Czynniki organizacyjne

4.4.1. Planowanie i przebieg trasy

Na podstawie Karty Bezpieczeństwa statek dopuszczony jest do uprawiania żeglugi jako statek pasażerski w żegludze 1,5 Mm od portu schronienia. W okresie letnim dopuszcza się eksploatację jednostki na trasie Świnoujście-Międzydroje-Świnoujście – 3 Mm od portu schronienia. Regularne rejsy w okresie wakacyjnym trwają około 45 minut, a ich trasa nie jest ściśle określona i wykreślona na mapie nawigacyjnej. Trasy rejsu są do siebie zbliżone i obejmują stałe punkty programu takie jak odejście od molo następnie kurs na morze otwarte, podejście pod terminal LNG i przejście wzdłuż zachodniej plaży Międzydroje po czym następuje cumowanie do molo. Za przebieg i wykonanie trasy odpowiedzialny jest kapitan.

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

Po przeprowadzonej analizie materiału zgromadzonego podczas badania poważnego wypadku statku pasażerskiego Viking III Komisja uznała, że przyczyną wejścia jednostki na mieliznę było zbyt bliskie podejście jednostką w kierunku plaży.

W dniu zaistnienia wypadku przedstawiciel armatora przebywając na molo w Międzydrojach i obserwując jednostkę, zwrócił uwagę, że jednostka podchodzi za blisko plaży a w śladzie torowym jednostki widoczny jest piasek i wodorosty. Informacja taka została też przekazana wcześniej przez starszego marynarza do kapitana. Wykonując kolejny rejs, ten który zakończył się wejściem na mieliznę, kapitan zignorował przekazane mu uwagi i po raz kolejny manewrował statkiem blisko plaży. Członkowie załogi alarmowali kapitana, że po raz kolejny w śladzie torowym jest piasek. Dodatkowo północno - zachodni wiatr działał siłą dopychającą w kierunku płytszej wody.

. Ewakuacja pasażerów została przeprowadzona w sposób prawidłowy.

6. Spis zdjęć

Zdjęcie 1 Statek pasażerski Viking III. Źródło: <http://galeony.pl/miedzydroje>..... 4



Zdjęcie 2 Akcja ratunkowa WOPR Międzyzdroje. Źródło:
<https://www.facebook.com/woprmiędzyzdroje/photos> 5

Zdjęcie 3 Akcja ratunkowa WOPR Międzyzdroje. Źródło:
<https://www.facebook.com/woprmiędzyzdroje/photos> 6

Zdjęcie 4 Viking III na mieliźnie. Źródło: www.iswinoujscie.pl 7

Zdjęcie 5 Pasy ratunkowe statku Viking III. 8

Zdjęcie 6 Mostek nawigacyjny statku Viking III. Źródło własne PKBWM. 9

7. Spis rysunków

Rysunek 1 Viking III na mieliźnie. Źródło: opracowanie własne na podstawie OpenSeaMap. . 7

8. Spis skrótów

GPS (Global Positioning System) – globalny system pozycjonowania

LNG (Liquified Natural Gaz) – Gaz ziemny

RIB (Rigid Inflatable Boat) – pneumatyczna łódź ze sztywnym dnem

SAR (Search and Rescue) - Służba poszukiwania i ratownictwa

VHF (very high frequency) – pasmo bardzo wysokiej częstotliwości (30-300 MHz)

WOPR – Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe

9. Źródła informacji

Meldunek MRCK

Materiały przekazane przez Kapitanat Portu Świnoujście

10. Skład zespołu badającego wypadek:

Kierujący zespołem – Monika Hapanionek – Członek Komisji

Członek zespołu – Grzegorz Suszczewicz – Zastępca Przewodniczącego Komisji