

WEJŚCIE NA MIELIZNĘ s/y KAPITAN GŁOWACKI W OKOLICACH PORTU CUXHAVEN (Niemcy)

w dniu 23 sierpnia 2009r. w okolicach portu

/Wyciąg z orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie
z dnia 3 grudnia 2009r., sygn. akt WMS 20/09/

Przyczyną wejścia na mieliznę s/y KAPITAN GŁOWACKI (GT 94,98, dł.24,29 m) idącego na silniku, na rzece Elbie, w pozycji 53°59,65'N i 008°26,39'E, w dniu 23 sierpnia 2009r. o godz.18.50 w warunkach bardzo dobrej widzialności, wiatru NE 1-2° B, stanie morza 1 i prądzie w kierunku W 2-3 w b y ł o: **przejście jachtu na północ poza tor wodny.**

STAN FAKTYCZNY:

S/y KAPITAN GŁOWACKI (GT 94,98, dług.24,29 m, szer.6,43 m, wys.boczna 4,44 m, zan.max 3,0 m) to jacht żaglowy (pow.żagli 337,5 m²), ze stalowym kadłubem, zbudowany w 1951r. Wyposażony jest w silnik pomocniczy o mocy 121 kW, z pomocą którego rozwija prędkości: przy pracy maszyny „cała naprzód” – 8 w, „pół naprzód” – 5 w, „wolno naprzód” – 3 w, „bardzo wolno naprzód” – 2 w. Statek jest wyposażony w radiotelefon UKF Sailor RT 2048 + DSC, radiopławę EPIRB LOCATA 406, odbiornik radiowy przystosowany do odbioru prognoz pogody, radar See Watch MR 2400, laptop połączony z GPS Shipmate RS 5800. Na jachcie są dwie tratwy pneumatyczne, 2 koła ratunkowe i 26 pasów ratunkowych. Armatorem s/y KAPITAN GŁOWACKI jest C. W wyniku inspekcji przeprowadzonej przez Urząd Morski w Szczecinie, jacht został dopuszczony do uprawiania żeglugi jako morski statek sportowy w żegludze pełnomorskiej, przy sile wiatru i stanie morza bez ograniczeń.

W dniu 18 sierpnia 2009r. s/y KAPITAN GŁOWACKI wyszedł z portu Trzebieży w rejs szkoleniowo-turystyczny do Kilonii. Kapitanem jachtu był B.D., patent kpt. jacht. z 1988r., 30 lat praktyki morskiej jako kpt., ok.10 lat na s/y KAPITAN GŁOWACKI. Stałą załogę stanowili: mechanik L.S. i bosman K.W. Ponadto członkami załogi byli 4 oficerowie i 18 osób z patentami sterników jachtowych, żeglarzy jachtowych oraz bez stopni żeglarskich, których przydzielono do pełnienia czterech wacht. Łącznie na s/y KAPITAN GŁOWACKI było 25 osób. Po przejściu Kanału Kilońskiego, 22.08.2009r. jacht wszedł do, leżącego przy ujściu rzeki Elby, portu Cuxhaven.

W dniu 23 sierpnia 2009r. około godz.16.30 s/y KAPITAN GŁOWACKI wyszedł z portu Cuxhaven i z pomocą silnika został skierowany do leżącego w kierunku północno-zachodnim portu Helgoland. Zanurzenie jachtu wynosiło 3 m na rufie i dziobie. W porcie Cuxhaven wysoka woda wystąpiła o godz.16.06. Około godz.17.00, kiedy jacht przeszedł na swoją prawą stronę toru wodnego, w okolice czerwonych boi, IV oficer Z.J.(patent sternika jachtowego z 2003r.) przejął ster od sternika manewrowego. Wachtę nawigacyjną – pokładową pełniła wachta IV. Kapitan prowadził nawigację w oparciu o wskazania pozycji na mapie elektronicznej

c-map (aktualizowanej w 2008r.) zainstalowanej na laptopie, który był podłączony do GPS. Wyznaczał na niej kurs prowadzący w pobliżu czerwonych boi i przekazywał polecenia sternikowi. Dodatkowo kontrolował drogę statku na angielskiej mapie nr 3261 z 1988r., na której co godzinę wpisywał pozycję jachtu i mijane na trawersie czerwone boje.

Prowadzono nasłuch na kanale 71 VHF (Cuxhaven Elbe Traffic). Radar na jachcie był włączony. Po przejściu toru wodnego na jego prawą stronę, jacht był prowadzony kursami pilotowymi poza granicą toru. Kapitan, który korygował kurs, polecił sternikowi prowadzić jacht wzdłuż linii, którą wyznaczają czerwone boje. S/y KAPITAN GŁOWACKI mijał na trawersie z lewej burty, w odległości od około 30 do 150 m (0,2 – 0,8 kabla), czerwone boje nr: 32, 30, 28, 26, 24, 22, 20, 18, 16, 14, a na trawersie z prawej burty – wysokie stawy oznakowane literami. Kapitan B.D. założył, że pas wody pomiędzy czerwonymi bojami a stawami oznaczającymi mieliznę, to tor dla małych jednostek pływających: przemieszczały się tam małe statki. Na torze wodnym panował niewielki ruch. Kapitan prowadził obserwację akwenu przed dziobem jachtu, również przy pomocy lornetki. Przebywał na pokładzie i schodził do kabiny nawigacyjnej, gdzie był laptop i mapa. Nie wyznaczył obserwatora na dziobie jachtu.

Jacht szedł z prędkością około 6w nad dnem (około 7 – 8w po wodzie, przy pracy silnika „pół naprzód”), kursem zbliżonym do 270°. Po minięciu przez s/y KAPITAN GŁOWACKI z lewej burty czerwonej boi nr 14 i z prawej burty stawy TURM, kapitan nakazał utrzymać kurs na następną czerwoną boję (nr 12). W kierunku północnym od czerwonej boi nr 12, w odległości około 200m (1,1 kabla), przebiega izobata 5 m, a w odległości około 400 m (2,2 kabla) – izobata 2 m. Linia łącząca boje nr 14 i 12 ma kierunek zbliżony do 97 - 277°, linie łączące boje 12 i 10 ma kierunek zbliżony do 101 - 281°. Przeciętna odległość pomiędzy poszczególnymi bojami wynosi około 2300 m (1,2 Mm). Tor wodny ograniczony od strony północnej czerwoną boją nr 12, a od strony południowej zieloną boją nr 11, ma szerokość około 1500 (0,8 Mm) i kierunek zbliżony do 101 - 281°.

Kapitan stał obok IV oficera przy kole sterowym, znajdującym się w odległości około 20 m od dziobu jachtu. Pozostali trzej oficerowie odpoczywali w kabinach. Bosman był pod pokładem i wydawał środki czystości. Większość członków załogi przebywała na pokładzie, w części dziobowej jachtu, bez jakiegokolwiek zadania. Podczas zbliżania się s/y KAPITAN GŁOWACKI do miejsca, w którym na trawersie z lewej burty jachtu znajdowała się boja nr 12, od strony członków załogi, przebywających w części dziobowej statku, rozległy się krzyki informujące, że przed dziobem jachtu widać nietypowe zafalowanie wody.

Kapitan i IV oficer, prowadzący obserwację powierzchni wody przed dziobem jachtu, nie zauważyli tego. O godz.18.50 mając na trawersie z lewej burty, w odległości około 350 m (1,9 kabla), czerwoną boję nr 12 i idąc z prędkością około 6 w („pół naprzód”), kursem zbliżonym do 270°, jacht KAPITAN GŁOWACKI wszedł na mieliznę w pozycji 53°59,65' N, 008°26,39' E. W tym czasie był wiatr NE 1 - 2°B, stan morza 1, prąd w kierunku W około 2 – 3 w, widzialność bardzo dobra. Wskazania echosondy – 3 m głębokości. Miejsce wejścia na mieliznę, wg

niemieckiej mapy „Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie” nr 3014 z 2009r., znajduje się pomiędzy izobatami 2 i 5 m (głębokość 3,1 m).

Mapa elektroniczna na s/y KAPITAN GŁOWACKI wskazywała głębokość 7,4 m. W momencie stwierdzenia wejścia na mieliznę, kapitan przejął ster i zmienił obroty silnika na „cała wstecz”. Po wytraceniu prędkości, jacht zaczął cofać się i zatrzymał się. Kapitan, cały czas pracując napędem statku „wstecz”, wydał członkom załogi polecenie, aby balastowali jacht przechodząc z lewej burty na prawą. Następnie s/y KAPITAN GŁOWACKI obrócił się o około 90° w prawo, przechylił pod naporem prądu na lewą burtę i zatrzymał, mając dziób ustawiony w kierunku zbliżonym do północnego. Pomimo pracy napędu „pół naprzód” i „wstecz”, dalsze próby zejścia z mielizny nie przyniosły rezultatów – s/y KAPITAN GŁOWACKI pozostał nieruchomy.

W miarę obniżania się poziomu wody, s/y KAPITAN GŁOWACKI oparł się lewą burtą o piaszczysto – mulaste dno. Przechylił jachtu na lewą burtę powiększył się i osiągnął 30°. Nie było falowania i nie występowało uderzanie kadłuba o dno. Po zaniechaniu prób zejścia z mielizny, kapitan polecił sondowanie wokół jachtu, które wykonał bosman. Głębokość zmniejszała się i wahała na śródkręciu od 1,8 do 0,6 m. Podniesiono podłogi w mesie i sprawdzono szczelność kadłuba, dokonano oględzin takielunku. Około godz. 19.05 do burty jachtu podszedł ponton wysłany ze statku patrolowego policji niemieckiej. Na s/y KAPITAN GŁOWACKI wszedł funkcjonariusz policji i zaproponował pomoc w ściągnięciu jachtu z mielizny z pomocą statku SAR HANS GLOGNER oraz ewakuację załogi, w celu odciążenia jachtu. Kapitan wyraził zgodę.

Na s/y KAPITAN GŁOWACKI pozostał kapitan, bosman, mechanik i 4 oficerów. Pozostali członkowie załogi (18 osób) w godz. 19.15 – 19.45 zostali przewiezieni przez drugi ponton na statek patrolowy policji. Około godz. 20.00 statek SAR HANS GLOGNER, po podaniu holu na rufę jachtu, rozpoczął próbę ściągnięcia s/y KAPITAN GŁOWACKI z mielizny. Akcja nie przyniosła rezultatu, obniżający się poziom wody osadzał jacht w coraz większym stopniu na mieliznie. Około godz. 20.40 oddano hol na statek SAR. Kapitan postanowił poczekać do czasu po niskiej wodzie (godz. 23.14) i samodzielnie sprowadzić jacht z mielizny. Policjant zaakceptował jego propozycję i około godz. 21.20 opuścił s/y KAPITAN GŁOWACKI oświadczając, że po zejściu z mielizny jacht ma wrócić do portu Cuxhaven, gdzie zostanie dowieziona załoga. Statek ratowniczy pozostał na kotwicy w odległości około 1 – 2 kabli na południowy wschód od jachtu, jako asysta do czasu zejścia s/y KAPITAN GŁOWACKI z mielizny.

Mechanik, który kontrolował w siłowni pracę silnika głównego, odstawił go. Kontrolowano poziom wód zęzowych i obserwowano zmniejszający się pływ. Przechylił jachtu wynosił stale około 30° na lewą burtę. Przez cały czas utrzymywano łączność VHF z kontrolą ruchu portu i statkiem ratowniczym. Około godz. 23.00 poziom wody zaczął się podnosić. Około godz. 23.30 przechylił s/y KAPITAN GŁOWACKI zaczął zmniejszać się i około godz. 23.45 jacht powrócił do pozycji pionowej. Uruchomiono silnik i agregat. Poziom wód zęzowych nie zmieniał się.

W dniu 24 sierpnia 2009r. o godz. 0.15 s/y KAPITAN GŁOWACKI przy pomocy silnika zszedł z mielizny. Powiadomiono o tym przez radiotelefon statek

ratowniczy i Cuxhaven Elbe Traffic. Nie stwierdzono przecieków w zęzach. Po sprawdzeniu działania silnika i steru, jacht poprowadzono do portu Cuxhaven w oparciu o wskazówki i kursy podawane przez oficera portu. Około 2.30 s/y KAPITAN GŁOWACKI zacumowano w porcie Cuxhaven, w celu dokonania zaleconego przez policję niemiecką przeglądu podwodnej części kadłuba przez nurka. Ewakuowani wcześniej członkowie załogi s/y KAPITAN GŁOWACKI, powrócili na jacht o godz. 8.30. 24 sierpnia 2009r. nurkowie firmy JADE-DEIST (certyfikat Germanischer Lloyd) skontrolowali stan kadłuba i steru s/y KAPITAN GŁOWACKI – nie stwierdzili uszkodzeń.

25 sierpnia 2009r. Polski Rejestr Statków przeprowadził przegląd s/y KAPITAN GŁOWACKI. Nie stwierdzono żadnych uszkodzeń. Klasa jachtu została utrzymana. Na polecenie niemieckiej policji, kapitan zakupił aktualne mapy akwenu. Koszty poniesione w związku z wypadkiem obejmowały inspekcję PRS – 1265,38 zł i przegląd kadłuba przez niemieckich nurków – 1244,80 euro /5128,58 zł wg kursu NBP z 24.08.2009r./, łącznie 6393, 96 zł.

OCENA IZBY MORSKIEJ:

Wypadek wejścia na mieliznę jachtu KAPITAN GŁOWACKI potwierdził, że jacht nie był właściwie przygotowany do odbycia zaplanowanego rejsu. Na jachcie nie było aktualnej mapy obejmującej akwen po wyjściu z Cuxhaven. Kapitan jachtu nie był także świadomy, że systemy map cyfrowych nie mogą być uważane za ekwiwalent tradycyjnych map nawigacyjnych i by spełniać wymagania bezpieczeństwa żeglugi, statki wyposażone w tego typu urządzenia - /C-map./ muszą obligatoryjnie posiadać, jako podstawowe narzędzie pracy, tradycyjne mapy nawigacyjne i w oparciu o nie prowadzić nawigację. Kapitan jachtu po wypadku, na polecenie policji, zakupił aktualne mapy tego akwenu. Porównanie tej mapy i mapy, na której kontrolowano pozycję jachtu do momentu wypadku, wskazuje, iż izobata 5 m ograniczająca południowy kraniec mielizny Grosser Vogelsand, przesunęła się na południe o ok. 1,8 kabla. Są to wody pływowe i takie zmiany głębokości są zjawiskiem normalnym, kontrolowanym na mapach. Tą świadomość powinien mieć także kapitan jachtu.

Zainteresowany kapitan poprowadził jacht poza torem wodnym, stwarzając rozbudowaną teorię, iż tam przejście jachtu było także bezpieczne. Zdaniem Izby Morskiej była to zbyt daleko posunięta ostrożność, tym bardziej, że na torze wodnym nie było intensywnego ruchu statków. Pozycja wejścia na mieliznę wskazuje, że mijano boję nr 12 z lewej burty, w odległości ok. 350 m. Według mapy, na której kontrolowano pozycje i C-map było to bezpieczne. Wskazania aktualnej mapy potwierdzają, że wejście na mieliznę nastąpiło na akwenu ograniczonym izobatami 5 i 2m. Zdjęcie C-map z laptopa wskazuje, że pozycja wejścia na mieliznę znajduje się na akwenu o głębokości 7,4m. Dobra praktyka morska nakazuje prowadzenie klasycznej, w tym wypadku terestrycznej nawigacji. System nawigacji w oparciu o GPS, mapy elektroniczne, może być tylko jej uzupełnieniem. Tej klasycznej nawigacji nie prowadzono. Mimo załączonego do pracy radaru, nie kontrolowano w ten sposób nawigacji.

Przewód wykazał, że był to rejs szkoleniowo-rekreacyjny. Część załogi pozostawała na pokładzie, oficerowie wypoczywali. Jeden z nich był zajęty wydawaniem środków czystości. Na takim akwenie załodze - dla celów szkoleniowych - winny zostać wyznaczone zadania kontrolowania drogi jachtu, przez określenie namiarów i odległości do mijanych staw i za pomocą obserwacji radarowej. Tak zorganizowana praca załogi, nawet przy nieaktualnych mapach, pozwoliłaby przede wszystkim na uniknięcie wypadku. Przyczyniłaby się także do zwiększenia stopnia wyszkolenia żeglarzy.

Reasumując Izba Morska orzekła, że przyczyną wejścia na mieliznę s/y KAPITAN GŁOWACKI było przejście jachtu na północ poza tor wodny.