

ZATONIĘCIE s/y NEMEA NA BAŁTYKU w dniu 28 maja 2009r.

/Wyciąg z orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie
z dnia 30 października 2009r., sygnatura akt WMS 7/09./

I. Przyczyną zatonięcia s/y NEMEA (długość 9,87m) idącego pod żaglami (zrefowany fok i grot) i silnikiem, na morzu Bałtyckim, w okolicach wschodniego brzegu wyspy Møn, w pozycji 54°58,8'N i 012°39,5'E, w dniu 28 maja 2009r. około godz. 8.00, w warunkach dobrej widzialności, wiatru SW 4°B, stanie morza 2, temperatury powietrza i wody ok. +12°C, było **zalanie wodą wnętrza jachtu i utrata pływalności.**

II. Na wypadek miały wpływ zagrażające bezpieczeństwu jachtu silne uderzenia fali, w godzinach od 6.00 do 6.30, w wyniku czego mogło nastąpić rozszczelnienie stalowego poszycia kadłuba, względnie uszkodzenie zaworów dennych mocujących echosondę, log i zasilających wodą chłodzącą silnik, wc i kambuz.

STAN FAKTYCZNY:

S/y NEMEA (żaglowy jacht typu słup, balastowy o kadłubie stalowym, długość: 9,87m, szerokość: 3,54m, powierzchnia żagli 39 m², o zanurzeniu maksymalnym 1,65m) zbudowany został w 1993r. Wyposażony był w silnik WESTERBEKE 308 o mocy 20kW i ster hydrauliczny. Właścicielem i armatorem jachtu jest R.M. Jacht miał wykaz wyposażenia ruchomego jachtu z 20.05.2006r. Na podstawie orzeczenia zdolności żeglugowej i karty bezpieczeństwa z 21.06.2006r. ważnych do 20.06.2009r. został dopuszczony do uprawiania żeglugi jako morski statek sportowy w żegludze przybrzeżnej całodobowej, przy sile wiatru 8°B i wysokości fali 4m.

W 2007r. po zdjęciu bakist i gretingów sprawdzono i pomalowano kadłub od wewnątrz. W 2008r. na jachcie przeprowadzono remont. Jacht był odświeżony, wyczyszczono i zakonserwowano kadłub. Jacht odbył wiele długich rejsów. Był w Bergen, Chorwacji i na Wyspach Alandzkich. Wiosną 2009r. w Trzebieży na jachcie przeprowadzono kolejny remont. Polegał on na oczyszczeniu i ocynkowaniu kadłuba, położeniu farby, odświeżeniu elementów drewnianych. W czasie remontu badano grubość poszycia. Robiono to w związku z paskowaniem. Remontowano też silnik. Wymieniono tuleję wału i szczotki alternatora – wał jest uszczelniony poprzez pierścienie plastikowe, a od strony wnętrza jest uszczelniony oringami z miejscem na smar. Do tego jest klin i paski grafitowe. W kingstonie pod gretingami jest zawór pobierania wody zaburtowej o średnicy 3/4 cala. Odprowadzenie fekalii za burtę odbywa się poprzez syfon. Odpływ szpigatowy to wspawana rura.

Przed wodowaniem armator sprawdzał wszystkie otwory kadłuba poniżej linii wodnej. W czasie slipowania i wodowania nadzorował szczelność montowania studzienek dla echosondy i logu. Jacht został zwodowany w kwietniu 2009r. Odbył próbny rejs na Rugię.

W dniu 23 maja 2009r.s/y NEMEA był zacumowany na przystani jachtowej POGOŃ przy ulicy Przestrzennej 3 w Szczecinie. W tym dniu na jacht zaokrętowała sześćoosobowa załoga. Planowano odbyć rejs do Kopenhagi, a następnie pomiędzy duńskimi wyspami. Obowiązki kapitana objął J.N./ 57 lat, patent jachtowego sternika morskiego z 2008r., od 1995r. uczestniczył w 14 rejsach morskich/. Przed wypłynięciem, kapitan dokonał podziału sześćoosobowej załogi na trzy dwuosobowe wachty trwające po 4 godziny, z wyjątkiem wacht od 16.00 do 18.00 i od 18.00 do 20.00 - trwających po dwie godziny. Pierwszą wachtę stanowili: kapitan i załogant J.S. /45 lat, patent żeglarza jachtowego z 2002r., bez stażu morskiego/. Do drugiej wachty zostali przydzieleni: I oficer J.K. /31 lat, patent sternika jachtowego z 2000r., 2 rejsy morskie po Morzu Bałtyckim i 2 rejsy u wybrzeży Grecji i Turcji/ i załogant T.A. /44 lata, patent sternika jachtowego z 1981r., 4-5 rejsów morskich/.

W skład trzeciej wachty wchodził: II oficer P.K. /lat 40, patent żeglarza jachtowego z 1992r., 3 rejsy morskie/ i załogant B.Ł. /25 lat, patent żeglarza jachtowego, 2 rejsy morskie/.

S/y NEMEA został wyczarterowany od Agencji Żeglarskiej S. W czasie przekazywania jachtu, kapitan nie miał zastrzeżeń co do jego stanu technicznego i wyposażenia. Kadłub jachtu był szczelny. Odpływ wody jest przez szpigaty za burtę. Jacht posiadał elektroniczny log i echosondę, których czujniki były zamieszczone w podwodnej części kadłuba. Czytniki tych urządzeń były zamontowane w kokpicie. Obrotomierz i stacyjka były przy logu w odległości ok. 1,5 m od steru. Obrotomierz też znajdował się na pulpicie w kokpicie. Ponadto jacht był wyposażony w dwa GPS-y – jeden sprzężony z laptopem /z elektronicznymi mapami C-map./, a drugi podręczny typu GARMIN, komplet aktualnych niemieckich map, radiotelefon VHF, Navtex i radiodbiornik. Jacht posiadał sześćoosobową, pneumatyczną tratwę ratunkową typu 6-DK z datą badania technicznego 21.04.2009r. Była zamocowana linami na stelażu przed masztem na pokładzie dziobowym. Każdy członek załogi miał pas ratunkowy i kapok. Kamizelki ratunkowe były w kingstonie. Luki na dziobie były zamknięte. W luku była kotwica z windą kotwiczną. Komora kotwiczna była zamknięta szczelną przegrodą. Na jachcie była nowa elektryczna pompa zęzowa. Zęzy były suche, nie było przecieków. Na jachcie znajdował się zbiornik wody słodkiej. W 2009 r. armator zamierzał przystosować jacht do żeglugi pełnomorskiej. W związku z tym zakupił radiopławę EPIRB, która znalazła się na pokładzie jachtu. Planował zakup radiotelefonu VHF z DSC.

W dniu 23.05.2009r. o godz. 20.35 s/y NEMEA udał się do Kopenhagi. Do portu Kopenhaga –Tuborg jacht wpłynął w dniu 25 maja 2009r. i zacumował o godz. 20.05. W dniu 27 maja 2009r. jacht pozostawał przy nabrzeżu w porcie Kopenhaga-Tuborg. Zamierzano wypłynąć do portu Klintholm na wyspie Møn. Po odebraniu prognozy pogody z bosmanatu portu na najbliższe 24 godziny, tj. wiatr SWW do 11 m/sek. (mapki synoptyczne), uzupełnieniu wody i zatankowaniu paliwa, o godz. 10.10 włączono silnik i o godz. 10.30 jacht odszedł od nabrzeża.

O godz. 10.32 silnik przestał pracować i o godz. 10.35 jacht inercją powrócił do nabrzeża, cumując lewą burtą. Przystąpiono do ustalenia przyczyny nagłego

zgaśnięcia silnika. Okazało się, że zadziałało automatyczne zabezpieczenie termiczne pracy silnika. Załączono bezpiecznik, przeczyszczono styki i uruchomiono silnik. Po ok. 20 minutach, w czasie prób silnika na jałowym biegu, pękł przewód płynu chłodzącego obiegu zamkniętego o średnicy 2,5-3 cm, tj. ok. 1 cala. Bosman portu wskazał sklep, gdzie można zakupić taki przewód. II oficer zabrał ze sobą uszkodzony przewód i obejmy na wzór. Zakupił atestowany wąż ciśnieniowy (zbrojony) i obejmy. Załoganci przystąpili do napraw. Zdjęli zejściówkę od strony kabiny. T.A. wymienił przewód o długości 20-30 cm znajdujący się między dwoma stalowymi króćcami. Dostęp był dobry, bezpośredni, tak więc nie demontowano innych przewodów. Został osadzony z nowymi obejmami, które dokręcono. Przewód wszedł na króćce z dużym uciskiem. Skontrolowano też przewód do wody zaburtowej wtórnego chłodzenia silnika, idący z dna jachtu. Był to przewód plastikowy, zbrojony, w kolorze zielonym, o średnicy 2 cali. Nie miał pęknięć, załamań, wyglądał na nowy. Między czerpnią powietrza do komory silnika a kokpitem nie było uszczelnienia. Pod stopniem zejściówki była zamontowana zwykła kratka jako czerpnia powietrza do silnika. Po usunięciu usterki i po uzupełnieniu płynu chłodzącego, o godz. 15.05 ponownie uruchomiono silnik – był sprawny.

O godz. 15.50 jacht na silniku odcumował od nabrzeża i udał się do portu Klintholm na wyspie Møn. Od godz. 16.00 do godz. 18.00 wachtę pełniła III wachta. Po wyjściu z portu był wiatr SW 5-6°B. Postawiono zrefowane żagle: fok II ref, grot II ref. Na początku żeglugi, kiedy jacht był osłonięty od wiatru wiejącego z tego samego kierunku do 5°B, przeprowadzono alarm „człowiek za burtą”, który przebiegł sprawnie. Jacht płynął na południe bajdewindem do półwiatru prawego halsu, ze średnią prędkością 5-6 w. Po minięciu wyspy Saltholm, jacht kierował się w przybliżeniu na wschodni kraniec wyspy Møn, płynąc kursem ok. 180-190°. Widzialność była bardzo dobra, wiatr SW 5°B. Okazjonalnie rozbryzgi fali o wysokości 1m trafiały na pokład z dziobu.

O godz. 19.00 załoga spożywała kolację, w której I oficer nie uczestniczył z powodu choroby morskiej i ok. godz. 19.30-20.00 położył się spać. O godz. 20.00 wachtę objęli: kapitan i J.S.. Starano się płynąć kursem 180°- ostrym bajdewindem. Ok. godz. 20.10 zapalono światła nawigacyjne. Ok. godz. 21.00, ze względu na spadek napięcia, uruchomiono silnik w celu podładowania akumulatorów. Silnik pracował na biegu jałowym ok. 4 godzin /do ok. godz. 01.00 dn. 28 maja/.

Około godz. 22.00 wiatr SW wzmógł się, był o sile 6°B. Zrefowano foka. Nawigację prowadzono w oparciu o wskazania GPS sprzężonego z laptopem. Co godzinę nanoszono pozycję jachtu na papierową mapę. Ze względu na dość uciążliwe warunki, codzienne zapisy pozycji, stanu morza, kierunku wiatru i ciśnienia prowadzone były w brudnopisie.

O godz. 24.00 wachtę objęli: I oficer J.K. i T.A. Załogant J.S. zszedł pod pokład do koi dziobowej i zasnął. Kapitan także zszedł z wachty. Było większe falowanie, wiatr SW był silniejszy, w porywach dochodził do 7°B, pojawił się deszcz. Jacht szedł kursem ok. 150-180°. Z uwagi na zafalowania, prędkość jachtu utrzymywała się na poziomie 4-5 w, a przy wyostrzeniu spadała do 2-3 w. Od godz. 24.00 do godz. 02.00 dnia 28 maja 2009r. jachtem sterował T.A., po czym poszedł spać, a przez kolejne dwie godziny sternikiem był J.K.

O godz. 01.00 odstawiono silnik. Ok. godz. 02.45 na pokład wyszedł kapitan i nadzorował wachtę. Ok. godz. 03.45 wykonano zwrot przez sztag na lewy hals, aby nie oddalać się zbyt na wschód od planowanego kursu. Po zwrocie jacht położył się na kurs ok. 290°.

O godz. 04.00 wachtę objęli II oficer P.K. i B.Ł. Byli ubrani w sztormiaki i mieli założone szelki bezpieczeństwa. T.A. zszedł pod pokład. Spał na górnej koi z lewej burty. Po godz. 05.00 przy sterze pozostawał I oficer, któremu sterowanie pozwalało lepiej znosić chorobę morską. O godz. 05.00 I oficer poszedł spać. Ster przejął kapitan. Uruchomiono silnik w celu wyostrzenia i zbliżenia się do wschodniego wybrzeża wyspy Møn.

Od godz. 06.00 warunki zaczęły się poprawiać. Wiatr SW 5°B, stan morza 3-4. Jacht płynął z prędkością ok. 6 w, prawie pod fale. Siła wiatru zmniejszyła się, zafalowanie było duże. W czasie halsowania przechyły jachtu nie były duże. Jacht miękko pracował na fali. Łącznie wykonano trzy zwroty przez sztag. Wyspa Møn znajdowała się w zasięgu wzroku. Między godz. 06.00 a 06.30, kiedy kapitan stał za sterem, a jacht szedł ostrym bajdewindem kursem ok. 200°, nastąpiły silne uderzenia nacierającej z dziobu z PB fali. Jacht dziobem wbił się w jedną większą falę. Wówczas kapitan, trzymając koło sterowe, siłą bezwładności uderzył w nie i w obudowę kompasu. (J.S., który spał w koi dziobowej, został „poderwany w koi”.) Obluzowały się elementy koła sterowego – wypadła szprycha. Sprawdzone działanie steru i silnika. Ster działał. Nie było dużych obciążeń na kole sterowym, nie było więc potrzeby zmiany steru na rumpel awaryjny. Nie zaobserwowano też zmian w działaniu silnika. W wyniku silnego uderzenia fali, mogło nastąpić rozszczelnienie stalowego poszycia kadłuba, względnie uszkodzenie zaworów dennych mocujących echosondę, log i zasilających wodą zaburtową silnik, wc i kambuz.

Ok. godz. 07.00 oficer P.K. wszedł do kabiny nawigacyjnej, by nanieść pozycję na mapie. Zauważył wodę przelewającą się przez gretingi. Powiadomił o tym kapitana, który przekazał ster II oficerowi, a sam udał się do kabiny nawigacyjnej w celu dokonania oględzin. Jacht był na wysokości wyspy Møn, był osłonięty, było jasno, warunki pogodowe poprawiały się. Kapitan po stwierdzeniu, że w kabinie jest woda, kilkakrotnie krzyknął, że w jachcie jest woda i polecił wstawać pozostałej trzyosobowej załodze. I oficer po obudzeniu zobaczył, że woda sięga ok. 15 cm nad gretingi. Także J.S. kiedy wychylił się ze swojej koi na dziobie, zauważył unoszące się na wodzie gretingi. Przystąpiono do ustalenia miejsca przecieku. Zdjęto gretingi. Na polecenie kapitana, T.A. włączył elektryczną pompę zęzową – działała.

W celu szybkiego usunięcia wody, dwaj członkowie załogi wylewali wodę z pod pokładu do kokpitu za pomocą wiadra i dostępnymi naczyniami. Kapitan polecił sprawdzić kingston i część dziobową jachtu. Załogant dwukrotnie sprawdził kingston - zawory były zamknięte. Sprawdził też dziobową część jachtu. Nie było tam wody. Po zdemontowaniu schodów i pokrywy przedziału silnika, kapitan sprawdził to pomieszczenie. W komorze silnika była woda, ale nie było zawirowań. Jacht płynął na żaglach i na silniku w stronę wyspy Møn. W kokpicie zaczęły zapychać się szpigaty, które miały zamontowane „sitka” o dużych oczkach (zlewozmywakowe). Zapychały je przedmioty, które wypłukiwała woda, w tym także artykuły spożywcze jak np. chleb, bułki itp. Podjęto próbę udrożnienia szpigatów. Kapitan polecił

odkręcenie lub usunięcie „sitek” nożem żeglarskim lub kombinerkami – okazało się to niewykonalne. I oficer wybierał różne rzeczy z wody, by ułatwić jej odpływ. Kapitan „uruchomił żywy łańcuch”, aby sprawnie wylewać wodę z wnętrza jachtu za burtę. Pomimo wylewania jej wiadrami i innymi naczyniami, woda przybierała. Załoga miała założone szelki ratunkowe. Miejsca przecieku nie udało się zlokalizować. Poziom wody wzrastał. Kapitan ogłosił „alarm wodny”. I oficer polecił rozdanie kamizelek ratunkowych, które były w kingstonie, a II oficerowi wezwanie pomocy przez VHF. I oficer rozdał kamizelki ratunkowe, a II oficer nawiązał łączność z bosmanatem portu Klintholm, za którego pośrednictwem wezwano pomoc. Na kanale 16 UKF II oficer wywołał ratownictwo podając nazwę jachtu, pozycję i sytuację jachtu. W rozmowie poinformował, że jednostka nabiera wody, załoga nie jest w stanie opanować trudnej sytuacji i ogłoszony został sygnał „Mayday”. Cały czas wybierano wodę. W tym momencie poziom wody „sięgał do kolan” licząc od zęz. Woda dostawała się do wnętrza przez otwór wentylacyjny komory silnika. Po kilku minutach przyплыł od północy prom i ustawił się za rufą jachtu – pozostawał w asyście. Nawiązano łączność radiową z kapitanem promu, który zapytał, czy ma uruchomić pomoc z promu, czy załoga poczeka na helikopter duńskiego ratownictwa, który przyleci za ok. 5 minut. Kapitan jachtu poinformował, że czekają na helikopter. Polecił załodze, aby zgromadziła się w kokpicie. Nadleciał helikopter. Kapitan wydał polecenie zrzucenia grota i foka i wyrzucenie tratwy za burtę. II oficer i T.A. zrzucili grota, a następnie zabezpieczyli go krawatami. Foka nie udało się zrolować do końca, pozostało ok. 30 cm. Woda we wnętrzu jachtu sięgała już po pas. Jacht przegłębiony był na rufę. Silnik zgasł z powodu zalania wodą. Kapitan polecił, aby załoga zgromadziła się na dziobie. II oficer wraz z T.A. odpięli zaczep ze stelarza i wyrzucili za burtę skorupę z tratwą przez reling z lewej burty. Z pokładu ciągnęli we dwóch faleń tratwy. Udało się wyciągnąć tylko ok. 1,5-2m linki. Tratwa w wodzie nie otworzyła się. Gdy woda osiągnęła poziom pokładu, załoga ubrana w kamizelki ratunkowe zaczęła skakać do wody i zgromadziła się wokół nieotwartej tratwy. Jacht był przegłębiony na rufę, kokpit był pełen wody.

Jacht tonął rufą. Około godziny 08.00 s/y NEMEA zatonął na Morzu Bałtyckim, w okolicach wschodniego brzegu wyspy Møn, w pozycji 54°58,8'N i 012°39,5'E, w warunkach dobrej widzialności, wiatru SW 4°B, stan morza 2, temperatura powietrza i wody 12°C. Jacht zatonął na akwencie o głębokości ok. 20m. Ratownik z helikoptera natychmiast podjął z wody B.Ł., I oficera i kapitana. Podczas ewakuacji kapitan na szyi miał torbę z dokumentami jachtu, zapasowym GPS i z pieniędzmi. Dziennik jachtowy włożył pod sztormiak, pod kamizelkę. Nie mieścił się w uprząży i na polecenie ratownika zrzucił torbę do wody. Kiedy na helikopter podejmowano kapitana, przyплыła łódź ratownicza z portu Klintholm i podjęła na swój pokład trzech pozostałych załogantów jachtu. Okryto ich kocami i folią izolacyjną i łódź udała się do portu. Helikopter z pozostałymi trzema załogantami odleciał do bazy wojskowej. Ostatecznie cała załoga została przewieziona do szpitala w Wykøbing i tego samego dnia po badaniach opuściła szpital. Pomocy w powrocie do kraju udzielił załodze konsul RP w Kopenhadze.

OCENA IZBY MORSKIEJ:

(...)Kapitan miał duże doświadczenie żeglarskie. Oficerowie mniejsze, ale odbywali rejsy morskie. Przejście ze Szczecina do Kopenhagi odbyło się w dobrych warunkach hydrometeorologicznych, regulowano tylko obroty silnika. Dalszym celem rejsu było przejście do portu Klintholm na wyspie Møn, a następnie żegluga wokół wysp duńskich. Wyruszając z Kopenhagi kapitan zaopatrzył się w prognozy pogody, które wskazywały, że przejście do następnego portu odbędzie się przy pogodzie zapewniającej bezpieczną żeglugę. Zaopatrzoneo się w wodę i w paliwo. W toku przewodu odtworzono okoliczności dot. naprawy silnika, który odmówił pracy bezpośrednio po odcumowaniu w Kopenhadze.

Okolo godz. 7.00 dnia 28 maja 2009r. stwierdzono wodę we wnętrzu jachtu. Zalane były gretingi. Załączono pompę zęzową. Usuwano wodę także wiadrami i dostępnymi naczyniami. Nie stwierdzono wody w dziobowej kabine. Sprawdzono również zawór kingstona. Nie stwierdzono napływu wody do przedziału silnika. Po niedługim czasie, kiedy poprzez wylewanie wody z wnętrza jachtu utrzymywano jej stały poziom, wody zaczęło przybywać. Dalej nie ustalono źródła przecieku wody do wnętrza. Powyższe wydarzenia zostały poprzedzone kilkoma, rejestrowanymi przez załogę uderzeniami fali od dziobu. Jedno z nich było szczególnie silne. Skutkowało uderzeniem siłą bezwładności sterującego kapitana o koło sterowe. Śpiący w koi członek załogi został poderwany w niej. Uderzenia te miały miejsce między godz. 6.00 a 6.30. W tym czasie jacht zbliżał się do wschodnich wybrzeży wyspy Møn. Ze względu na bliskość wyspy zmniejszała się siła wiatru SW do 5°B, stan morza określono na 4-5. Warunki pogody od tego momentu poprawiały się.

Członkowie załogi będący w kokpicie i obserwujący morze przed i wokół jachtu, nie zauważyli żadnej pływającej przeszkody. Głębokości były bezpieczne. Ustalone w toku przewodu okoliczności wypadku, nie dostarczyły informacji o przyczynach zalania wnętrza jachtu. (...) wskutek silnych uderzeń fali i jednym wyraźnie silniejszym, mogło nastąpić rozszczelnienie poszycia kadłuba, uszkodzenie zaworów dennych mocujących echosondę, log, a także zasilających wodą chłodzącą silnik i wodą zaburtową toaletę i kambuz. W żegludze jachtowej silne uderzenia fal nie są niczym nadzwyczajnym. W tym przypadku także warunki pogody nie były ekstremalne, ani nawet ciężkie. Tu jednak zauważenie wody w zęzach było poprzedzone silniejszymi uderzeniami fali i zdaniem Izby Morskiej należy je łączyć z rozszczelnieniem poszycia kadłuba, względnie z uszkodzeniem zaworów. Czas jaki upłynął między stwierdzeniem wody w zęzach a zatonięciem jachtu, uwzględniając pracę pompy zęzowej i usuwanie wody przez załogę, wskazywać może na intensywne przedostawanie się wody do kadłuba.