



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT KOŃCOWY 13/13

bardzo poważny wypadek

JACHT ŻAGLOWY QATRO

wypadnięcie za burtę i utonięcie członka załogi jachtu
w cieśninie Głęboki Nurt w dniu 25 czerwca 2013 r.

Sierpień 2014 r.

Badanie wypadku jachtu Qatro prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) 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).

Państwa Komisja Badania Wypadków Morskich
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
tel. +48 22 630 19 05, tel. kom. +48 664 987 987
e-mail: pkbwm@mir.gov.pl
www.mir.gov.pl/pkbwm

Spis treści

str.

1. Fakty	4
2. Informacje ogólne	4
2.1. Dane jachtu	4
2.2. Informacje o podróży jachtu	5
2.3. Informacje o wypadku	6
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych	6
3. Opis okoliczności wypadku	7
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz	10
4.1. Czynniki mechaniczne	10
4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)	11
4.3. Czynniki organizacyjne	14
4.4. Wpływ czynników zewnętrznych na zaistnienie wypadku	14
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania	15
5.1. Analiza przepisów dotyczących bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty	16
6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	20
7. Źródła informacji	20
8. Wykaz stosowanych terminów i skrótów	21
9. Skład zespołu badającego wypadek	21

Spis zdjęć

Zdjęcie 1. Jacht Qatro zacumowany w przystani klubu „Albatros”	5
Zdjęcie 2. Jacht Almanach	9
Zdjęcie 3. Miejsce zamocowania knagi szczękowej	11
Zdjęcie 4. Talia z bloczkiem i knagą szczękową, tzw. pieskiem	12
Zdjęcie 5. Remontowane pomieszczenia klubu „Albatros”	14

Spis map

Mapa nr 1. Wycinek mapy z arkusza nr 8 zestawu map nawigacyjnych dla małych jednostek, wydawnictwo BHMW nr 3020	9
---	---

1. Fakty

W dniu 25 czerwca 2013 r. około godz. 12:15 jacht żaglowy Qatro z trzema osobami na pokładzie odcumował z przystani w porcie Wolin i skierował się przez cieśninę Dziwny do cieśniny Głęboki Nurt, aby pożeglować dalej przez Zalew Szczeciński do przystani w Wapnicy.

Około godz. 12:50 po zrzućeniu fok, w wyniku gwałtownego przechyłu jachtu, sternik oraz załogant jachtu wypadli za burtę. Jacht z podniesionym żaglem głównym odpłynął niekontrolowany. Na jachcie pozostała pasażerka, która nie posiadała żadnych kwalifikacji żeglarskich. Nie podjęła ona również żadnych działań ratowniczych.

Po upływie około godziny załoga przepływającego w pobliżu jachtu Almanach zauważyła rozbitków i podjęła jednego z nich na pokład. Drugiego, który nie dawał oznak życia i którego nie zdołała wyciągnąć z wody, przywiązała do burty liną i ruszyła w drogę powrotną do Wolina. Jednocześnie załoga Almanacha poinformowała telefonicznie służby ratownicze o odnalezieniu rozbitków oraz o dryfującym jachcie Qatro z pasażerką na pokładzie.

O godz. 14:15 do akcji wyruszył statek ratowniczy Monsun, który po 30 minutach zlokalizował stojący w trzcinach po wschodniej stronie Półwyspu Rów jacht Qatro i po kolejnych 20 minutach, korzystając z pomocy statku hydrograficznego UMS-2 (o małym zanurzeniu), przyjął na pokład pasażerkę z Qatro.

Po dotarciu do nabrzeża w porcie Wolin jacht Almanach przekazał rozbitków oczekującym tam ratownikom medycznym i policji. Stwierdzono zgon mężczyzny przywiązanego do burty jachtu.

O godz. 15:13 statek Monsun zacumował w Wolinie i przekazał pasażerkę Qatro ratownikom medycznym. Jacht Qatro, po ściągnięciu z płycizny, został przeholowany przez łódź rybacką WOL-29 również do portu w Wolinie.

2. Informacje ogólne

2.1. Dane jachtu

Nazwa:	Qatro
Właściciel (armator):	Polskie Towarzystwo Zapobiegania Narkomanii Oddział Wolin



Zdjęcie 1. Jacht Qatro zacumowany w przystani klubu „Albatros”

Długość całkowita:	5,45 m
Szerokość:	2,15 m
Wysokość boczna:	1,42 m
Rok budowy:	1987 (Stocznia Jachtowa Augustów)
Napęd:	żaglowy, typu słup, pow. żagli 12,3 m ²
Typ jachtu:	BEZ-4 (mieczowy)
Materiał, z jakiego zbudowany jest kadłub:	LPS (laminat)
Minimalna obsada załogowa:	2 osoby ¹

2.2. Informacje o podróży jachtu

Port, z którego jacht wypłynął:	Wolin – przystań sekcji żeglarskiej Uczniowskiego Klubu Sportowego „Albatros”
Port przeznaczenia:	Wapnica
Rodzaj żeglugi:	akwen treningowy

¹ Zgodnie z wydaną przez Urząd Morski w Szczecinie w 2005 r. (nieważną w dniu wypadku) kartą bezpieczeństwa załoga jachtu Qatro powinna się składać z co najmniej z dwóch osób: kapitana posiadającego uprawnienia sternika jachtowego oraz jednego marynarza pokładowego. Karta dopuszczała żeglugę z maksymalną liczbą czterech osób.

Informacja o załodze:	kierownik jachtu (sternik) – mężczyzna w wieku 53 lat, posiadający patent żeglarza jachtowego oraz sternika motorowodnego; z zaawansowaną chorobą cukrzycową, po amputacji lewej kończyny dolnej na wysokości połowy goleni (z protezą) załogant – mężczyzna w wieku 52 lat, posiadający patent sternika jachtowego
Informacja o pasażerach:	pasażerka w wieku 59 lat, bez doświadczenia żeglarskiego

2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj:	bardzo poważny wypadek
Data i czas zdarzenia:	25.06.2013 r. godz. 12:50
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Zalew Szczeciński – cieśnina Głęboki Nurt
Charakter akwenu:	wody wewnętrzne
Pogoda w trakcie zdarzenia:	wiatr NW 4-5°B, temp. powietrza +13°C, temp. wody w cieśninie Dziwny +22,7°C, widzialność umiarkowana, opady deszczu
Załoga uczestnicząca w zdarzeniu:	kierownik i załogant jachtu
Skutki wypadku:	śmierć kierownika jachtu na skutek utonięcia, wejście jachtu na płyciznę na wschodnim brzegu Półwyspu Rów

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

Podmioty zaangażowane:	załoga jachtu Almanach, Centrum powiadamiania ratunkowego (CPR), Komenda Powiatowa Policji w Kamieniu Pomorskim, Komandor UKS „Albatros”, Bosman Portu Wolin, Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne SAR, pogotowie ratunkowe
Użyte środki:	statek ratowniczy Monsun z portu w Trzebieży, łódź hydrograficzna Urzędu Morskiego w Szczecinie UMS-2, łódź rybacka WOL-29
Szybkość reakcji działania służb ratowniczych:	działania służb ratowniczych przeprowadzone w sposób profesjonalny i bez zwłoki

Podjęte działania:	udzielenie pierwszej pomocy wyziębionemu załogantowi z jachtu Qatro oraz będącej w szoku, zdjętej z jachtu pasażerce w porcie Wolin; ściągnięcie z płycizny jachtu Qatro i przeholowanie go do portu w Wolinie
Osiągnięte wyniki:	uratowanie jednego, zupełnie wyczerpanego, członka załogi jachtu Qatro, zakończenie działań ratowniczych przed prognozowanym pogorszeniem warunków pogodowych

3. Opis okoliczności wypadku

Osoby żeglujące jachtem Qatro w dniu wypadku, przez tydzień poprzedzający dzień wypłynięcia remontowały jacht i uzupełniały takielunek. Jacht został wyposażony między innymi w trzy pasy ratunkowe, jedno koło ratunkowe i pławkę dymną. Część brakującego takielunku (między innymi talię grotu) uzupełniono z innego typu żagłówki – z Omegi.

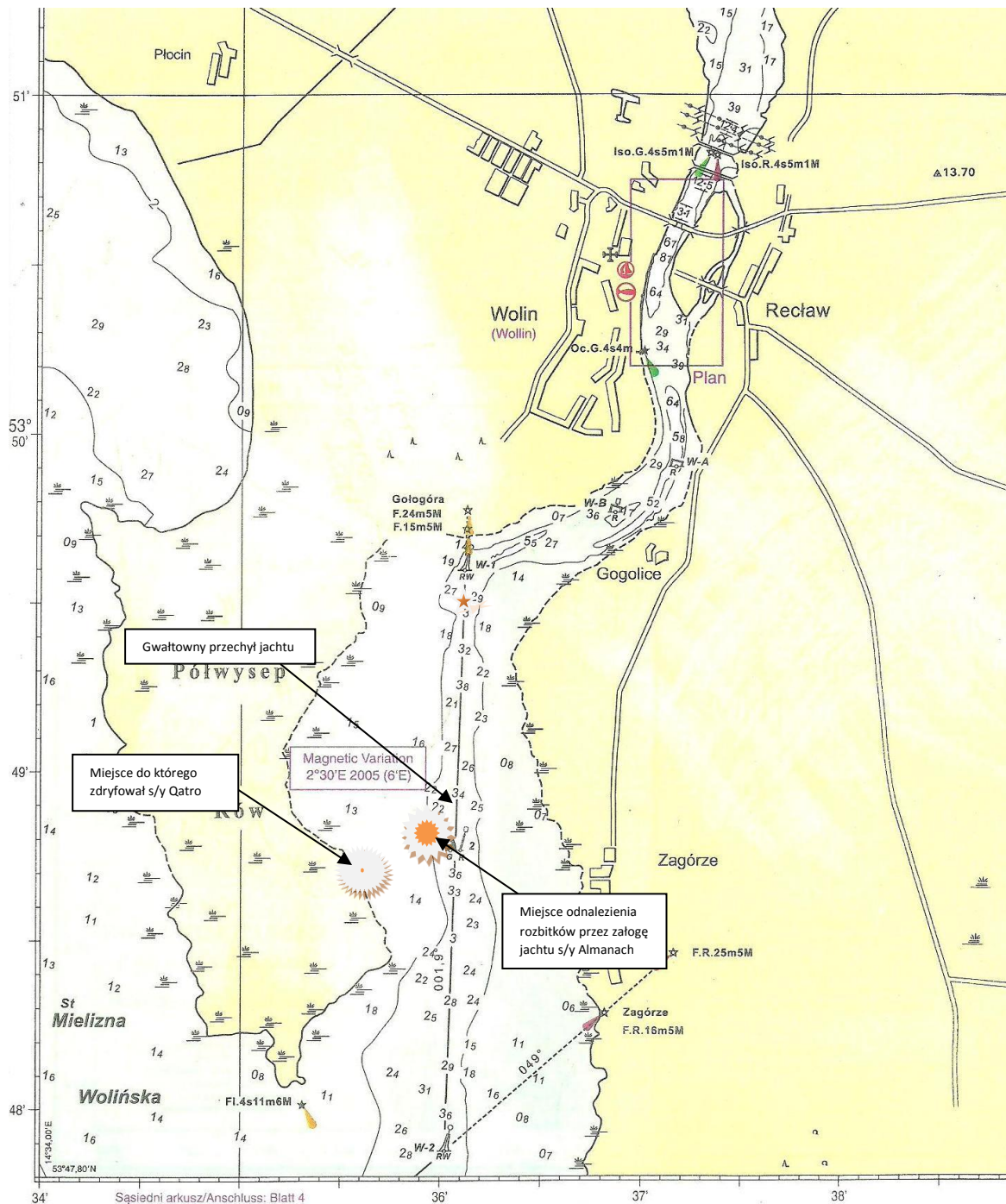
W ramach rekompensaty za wykonaną pracę przedstawicielka właściciela jachtu, Komandor UKS „Albatros”, wypożyczyła im jacht na tydzień.

Plan żeglowania zakładał wypłynięcie z przystani w porcie Wolin przez cieśniny Dziwna i Głęboki Nurt na Zalew Szczeciński i dalej do przystani w Wapnicy nad Jeziorem Wicko. Następnie planowano pojedyncze rekreacyjne wypłynięcia na Zalew Szczeciński.

W dniu 25 czerwca 2013 r. około godz. 12:15 załoga odcumowała jacht z przystani w Wolinie i skierowała się na południe. Po wyjściu z cieśniny Dziwny, wpłynięciu na Głęboki Nurt i wejściu na tor wodny oznaczony bojami, załoga jachtu odczuła podmuchy silniejszego wiatru. Po minięciu pierwszej boi W-1 i położeniu się na kurs południowy, jacht wyszedł spod osłony wyspy Wolin na szersze wody i sternik a zarazem kierownik jachtu wydał załogantowi polecenie zmiany foka na mniejszy. W chwilę po zrzuceniu foka i schowaniu go do forpiku jacht położył się gwałtownie na lewą burtę. Na skutek przechyłu obaj mężczyźni wypadli za burtę jachtu.

Ponieważ szot głównego żagla nie został poluzowany (szot przechodził przy pokładzie przez bloczek z knagą szczękową samozaciskową, tzw. „pieskiem”), to jacht popłynął dalej z pracującym żaglem. Pasażerka znajdująca się w kokpicie nie podjęła się sterowania jachtem ani nie przedsięwzięła czynności ratowniczych. Założyła jedynie na siebie jeden z trzech przechowywanych tam pasów ratunkowych.

Jacht dopłynął (zdryfował) do szuwarów (trzciny) północno-wschodniego brzegu Półwyspu Rów i tam wszedł na mieliznę.



Mapa nr 1. Wycinek mapy z arkusza nr 8 zestawu map nawigacyjnych BHMW nr 3020

Obaj mężczyźni po wpadnięciu do wody zrzucili wierzchnie ubranie, a załogant pomógł kierownikowi jachtu zdjąć protezę. Załogant starał się holować słabszego i niezdolnego do samodzielnego pływania kierownika jachtu w kierunku brzegu i utrzymywać jego głowę powyżej powierzchni wody. Było to utrudnione ze względu na falowanie wiatrowe 30-40 cm.

Tego samego dnia około godz. 13:00 z nabrzeża Północno-Zachodniego portu Wolin wypłynął jacht Almanach. Załoga planowała wykonanie podobnej podróży, jaką zamierzał wykonać jacht Qatro, ale celem miało być dopłynięcie do przystani w Przytorze (również nad Jeziorem Wicko).



Zdjęcie 2. Jacht Almanach

Jacht poruszał się przy użyciu silnika, tym samym torem wodnym co Qatro. Załogę Almanacha stanowili kierownik jachtu (73 lata), doświadczony żeglarz posiadający patent sternika morskiego oraz członek załogi (61 lat), posiadający również patent sternika morskiego. Mijając boję W-1, kierownik jachtu zauważył stojący nieruchomo na horyzoncie trójkątny żagiel innego jachtu. Po zmianie kursu na boję W-2 i dotarciu na wysokość pary boi torowych nr 1 – 2, kierownik Almanacha usłyszał nieartykułowane krzyki. Poleciał członkowi załogi sprawdzić otoczenie stojącego jachtu przy użyciu lornetki. Ponieważ nie widać było żadnego ruchu na jachcie, polecił zadzwonić pod numer alarmowy 112 i powiadomić, że na wodzie stoi niezidentyfikowany jacht. Nie mogąc uzyskać połączenia (początkowo przez pomyłkę wybierano numer 212) kierownik jachtu Almanach zawrócił jacht w kierunku Wolina, aby uzyskać zasięg telefonu komórkowego. Jednocześnie załoga ponownie usłyszała nieartykułowane krzyki dochodzące z lewej burty w pobliżu toru wodnego. W chwilę później

zauważono dwóch ludzi całkowicie zanurzonych w wodzie. Jeden z rozbitków starał się utrzymywać drugiego, nie dającego oznak życia, na powierzchni.

Kierownik Almanacha skierował jacht w stronę rozbitków i polecił wyrzucić za rufę jedną z cum o długości 25 metrów. Podpłynął blisko mężczyzn w wodzie, ale lina prześlizgnęła się po karku pływającego rozbitka. Dopiero w czasie ponownego okrążenia pływający samodzielnie mężczyzna, załogant z jachtu Qatro, uchwycił linę. Silnik na jachcie został zatrzymany. Mężczyzna trzymający linę, podtrzymujący na wodzie drugiego rozbitka, został dociągnięty do burty jachtu. Po wykonaniu pętli na cumie i aktywnym współdziałaniu przytomnego rozbitka załozde jachtu udało się, z dużym trudem, wciągnąć go na pokład.

Załozde udało się uzyskać połączenie z Komendą Policji w Kamieniu Pomorskim. Poinformowano o znalezieniu rozbitków i dryfującym jachcie z pasażerką na pokładzie.

W tym samym czasie założono pętlę z cumy na rękę nieprzytomnego mężczyzny, tak aby utrzymać go przy burcie jachtu. Załogant jachtu Almanach próbował sprawdzić czy mężczyzna żyje badając tętno na jego szyi. Ponieważ twarz badanego była sina i nie dawał on oznak życia, a załoga jachtu nie była w stanie wydobyć go z wody i wciągnąć na pokład, założono na niego linę, w taki sposób jak zakłada się lejce, aby twarz była powyżej linii wody, przywiązano go do burty jachtu i wyruszono w podróż powrotną do Wolina. Wydobytego rozbitka owinięto kocem i podano mu gorącą herbatę. Po zacumowaniu w Wolinie obaj rozbitkowie zostali przekazani służbom ratowniczym.

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

4.1. Czynniki mechaniczne

Jachty takiego typu jak Qatro charakteryzują się niską statecznością, zarówno poprzeczną jak i początkową. Do zasad dobrej praktyki żeglarskiej podczas żeglugi na lekkich jachtach mieczowych należy utrzymywanie ciągłego klaru na linach i obsługiwanie szotów trzymanych w rękę, bez obkładania ich na knagach lub mocowania w inny podobny sposób.

Na jachcie Qatro załoga użyła talii grota wyposażonej w knagę szczękową przy dolnym bloczku. Talia przymocowana została nisko w kokpicie (wynikało to z konstrukcji jachtu). Zluzowanie takiej knagi odbywa się przez szarpnięcie liny ku dołowi. Pozornie jest to rozwiązanie wygodniejsze dla sternika, łatwiej bowiem wybierać szot bez jego poluzowania,

ale znacznie mniej bezpieczne. Jeśli talia mocowana jest nisko i stosuje się bloczek z knagą, której zluźnianie odbywa się przez szarpnięcie ku dołowi, linę trudniej wyluzować i szot może się zaklinować w takich sytuacjach, jak utrata równowagi przez sternika i odruchowe podciągnięcie liny w górę podczas próby złapania równowagi. Taka sytuacja mogła mieć miejsce w chwili silnego podmuchu wiatru i silnego przechyłu jachtu Qatro.



Zdjęcie 3. Miejsce zamocowania knagi szczękowej

Według Komisji czynnikiem, który przyczynił się do wypadku było użycie talii z dolnym bloczkiem z knagą szczękową zamocowanej nisko w dnie kokpitu jachtu. Utrudniło to natychmiastowe luzowanie szota grota w chwili nagłego podmuchu silniejszego wiatru (przez szarpnięcie go do dołu) i poskutkowało nadmiernym przechyłem, który doprowadził do wypadnięcia dwóch ludzi za burtę.

4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)

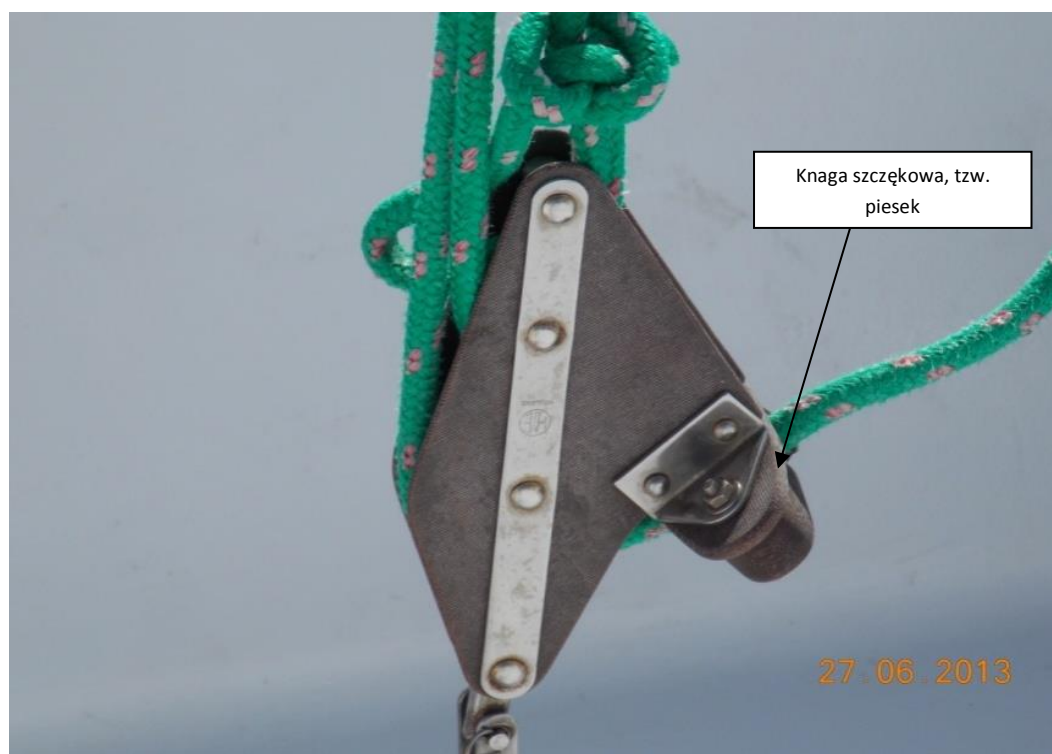
W opinii Komisji kierownik jachtu podjął błędną decyzję dotyczącą zmiany foką na mniejszy, zamiast rozpocząć zmniejszanie powierzchni ożaglowania od zrefowania grota.

Zgodnie z zasadami dobrej praktyki żeglarskiej, refowanie należy zaczynać od żagli niesionych najbliższej rufy, ponieważ wraz ze zwiększeniem siły wiatru jacht staje się coraz bardziej nawietrzny. Większość słupów efektywniej i bezpieczniej żegluje na sztakslach niż na grocie. Żeglowanie na samym grocie na ogół wiąże się z silną nawietrznością jachtu,

trudnościami z utrzymaniem prędkości manewrowej oraz zwiększeniem przechyłu spowodowanym przesunięciem środka ożaglowania ku górze.

Podejmując decyzję o konieczności zmniejszenia ożaglowania kierownik jachtu powinien był starannie zaplanować manewr uwzględniając możliwości załogi i warunki wiatrowe jakich można się było spodziewać. Powinien był przewidzieć możliwość gwałtownego zwiększenia siły wiatru związanego z wystąpieniem zjawiska dyszy na akwenie, po którym zamierzał żeglować (chodzi o ukształtowanie cieśniny Głęboki Nurt i jej „wzdłużne” położenie w stosunku do otwartej północno-wschodniej części Zalewu Szczecińskiego, przy aktualnym północno-zachodnim kierunku wiatru). Zgodnie z teorią żeglowania bardziej właściwa byłaby decyzja o zrefowaniu grota podczas żeglugi na fok, a następnie, w razie potrzeby, wymiana foka na mniejszy.

Żeglując kursem pełnym lub półwiatrem sternik (kierownik jachtu) powinien był luzować szoty grota, tak aby nie dopuścić do żeglugi półwiatrem przy nadmiernie wybranym żaglu, czego konsekwencją jest nadmierny przechył.



Zdjęcie 4. Talia z blokiem i knagą szczękową, tzw. pieskiem

Podczas pracy załogi na dziobie sternik powinien manewrować ze szczególną ostrożnością i bezwzględnie pracować szotami trzymając je w ręku i nie mocować ich w knadze zaciskowej. Fakt, że zabrakło prawidłowej pracy żaglami, a w chwili gwałtownego przechyłu sterujący jachtem nie był w stanie zluzować talii żagla, spowodował krytyczną

sytuację, w wyniku której, obydwaj członkowie załogi znaleźli się w wodzie, a Qatro z podniesionym i pracującym żaglem popłynął dalej bez kontroli.

Wysyłając załoganta do pracy na dziobie kierownik jachtu powinien bezwzględnie wydać mu polecenie założenia kamizelki ratunkowej. Fakt, że również i on sam nie miał na sobie kamizelki skrócił jego czas przeżycia w wodzie, w związku z koniecznością poniesienia przez niego znacznego wydatku energetycznego dla utrzymania się na powierzchni wody.

Czynnikiem, który mógł mieć wpływ na wypadek był również alkohol. Kierownik jachtu był trzeźwy – to wykazały badania wykonane w czasie sekcji zwłok. Natomiast znaczny stopień nietrzeźwości członka załogi² jachtu Qatro mógł wpłynąć na zlekceważenie przez niego trudnych warunków pogodowych, brawurowe zachowanie i brak należytej ostrożności.

Czynnikiem, który mógł mieć wpływ na zdolność utrzymania się na pokładzie jachtu w czasie silnego przechyłu spowodowanego podmuchem wiatru, był fakt inwalidztwa kierownika jachtu. Proteza kończyny amputowanej nogi niewątpliwie ograniczała jego sprawność w czasie manewrowania i balastowania jachtu.

Ponadto, czynnikiem, który miał wpływ na skutki wypadku była zaawansowana choroba cukrzycowa kierownika jachtu. Miała ona istotne znaczenie i wpływ na ograniczenie jego możliwości przetrwania w wodzie, a w konsekwencji na szybszą śmierć. Wzmożony wysiłek fizyczny, brak kończyny dolnej i dodatkowa utrata energii ze względu na temperaturę wody (+22,7) i powietrza (+13°C) spowodowały, że bardzo prawdopodobnie nastąpił spadek poziomu cukru w jego organizmie i utrata przytomności. Taki przebieg zdarzeń ograniczył jego szanse na przeżycie w wodzie po wypadnięciu za burtę³.

² Badanie na obecność alkoholu we krwi załoganta wykazało stężenie 0,69 mg/l, tj. około 1,4‰.

³ Załoga jachtu Almanach próbowała ustalić za pomocą sprawdzenia tętna, czy sternik z Qatro jeszcze żył, w chwili gdy próbowała go wyciągnąć z wody na burtę swojego jachtu. Pewne wątpliwości Komisji budzi jednak prawidłowość postępowania załogi w tym przypadku. Zgodnie z zaleceniami Europejskiej Rady Resuscytacji, osoby bez odpowiedniego przeszkolenia medycznego powinny sprawdzić obecność oddechu - a nie tętna, ponieważ nie są w stanie w sposób wiarygodny wykryć obecności lub braku tętna. W przypadku osób z podejrzeniem hipotermii (a w tym przypadku niewątpliwie doszło już do obniżenia temperatury ciała rozbitka) rozpoznanie oznak życiowych może być bardzo trudne. Nie można wykluczyć tezy, że gdyby sternika z Qatro podjęto z wody na pokład Almanacha i umiejętnie udzielono mu pierwszej pomocy, byłaby szansa na jego uratowanie. Z zeznań świadków wynika jednak, że nieprzytomnego mężczyzny załoga nie była w stanie podnieść i wciągnąć na pokład, dlatego przywiązano go do burty i „holowano” przez następne pół godziny do portu w Wolinie. Ponieważ jednak za oficjalną przyczynę zejścia śmiertelnego przyjęto utonięcie, należy przyjąć, że mężczyzna nie żył już w chwili odnalezienia go przez załogę Almanacha.

Warto tu jednak zaznaczyć, że w sytuacji ograniczonych sił załogi i braku współpracy ratowanego z ratownikami (załogą Almanacha) można było próbować zastosować inne techniki ułatwiające podjęcie człowieka z wody. Przykładowo użyć kieszeni z żagla opuszczonego za burtę lub użyć bomu i talii grota mocowanej do pasa ratunkowego lub szelek bezpieczeństwa założonych w wodzie nieprzytomnemu rozbitkowi.

4.3. Czynniki organizacyjne

Kierownik jachtu Qatro nie zgłosił nikomu w porcie Wolin, bezpośrednio przed odcumowaniem, zamiaru wyjścia jachtu z portu. Ze względu na remont pomieszczeń sekcji żeglarskiej UKS „Albatros”, biuro klubu było nieczynne i kierownik jachtu nie dokonał wpisu w książce wyjść i powrotów jachtów cumujących w przystani klubu⁴.

Komandor klubu „Albatros” znała plany załogi jachtu Qatro, ale nie znała dokładnej godziny wyjścia jachtu z przystani w Wolinie i nie została o wyjściu powiadomiona.



Zdjęcie 5. Remontowane pomieszczenia klubu „Albatros”

4.4. Wpływ czynników zewnętrznych na zaistnienie wypadku

Czynnikiem zewnętrznym, który mógł przyczynić się do wypadku był, według relacji świadka, silny poryw wiatru, który spowodował nagły głęboki przechył jachtu na lewą burtę. Komisja nie wyklucza jednak, że przechył spowodowany został nie przez szkwał, a był konsekwencją decyzji o zrzuceniu foka i braku prawidłowych reakcji załogi. Przejście jednego z członków załogi na dziób w celu zrzucenia foka spowodowało przegłębienie jachtu

⁴ Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. – Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 2932) nakłada w § 18 ust. 7 na zarządzających przystaniami dla jednostek sportowych i rekreacyjnych obowiązek prowadzenia rejestrów wejść i wyjść tych jednostek i okazywania ich na żądanie kapitanatu portu. Obowiązek wpisu do rejestru informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi jednostki, ze szczególnym uwzględnieniem czasu wyjścia, liczby osób, planowanego rejonu żeglugi i czasu powrotu, spoczywa na kierownikach jednostek sportowych i rekreacyjnych. W dniu wypadku obowiązek taki wynikał z § 16 ust. 4 Zarządzenia Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z 17 września 2002 r. - Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 67, poz. 1429, z późn. zm.).

na dziób i przesunięcie środka bocznego oporu w kierunku dziobu. Natomiast samo zrzucenie foką spowodowało przesunięcie środka ożaglowania w kierunku rufy. Przeglębienie na dziób i zrzucenie przedniego żagla spowodowało powstanie momentu skręcającego i mogło wywołać silną nawietrzność jachtu. W konsekwencji jacht mógł wyostrzyć bez intencji sternika, a zmianę siły wiatru pozornego związaną ze zmianą kursu jachtu względem wiatru z pełniejszego na ostry, załoga mogła odczuć jako szkwał.

Jacht opuścił przystań w Wolinie pomimo prognozowanego pogorszenia pogody. Prognoza pogody z godz. 13:00 podawała wiatr NW o sile 4-6°B w porywach 7°B, stan Zalewu Szczecińskiego 2-3, temperaturę powietrza 15-12°C, widzialność umiarkowaną oraz opady deszczu.

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

Bezpieczna żegluga na lekkim jachcie mieczowym typu BEZ-4, o niskiej stateczności poprzecznej, jest w dużej mierze uzależniona od prawidłowych reakcji załogi na silny wiatr i szkwały. Konstrukcja tego typu jachtu jest nieprzystosowana do żeglugi przy sile wiatru powyżej 4°B. Załoga musi szybko reagować na silne podmuchy wiatru, mogące skutkować nadmiernym przechyłem lub wywrotką, luzując „z ręki” szoty pracujących żagli oraz balastując na burcie nawietrznej.

Według oceny Komisji główną przyczyną wypadku jachtu Qatro była niewłaściwa praca żaglami przez sternika – kierownika jachtu i użycie knagi samozaciskowej w dolnym bločku talii głównego żagla. Użycie knagi tego typu na szocie grota lekkiego jachtu mieczowego, takiego jak Qatro, na którym warunkiem bezpiecznej żeglugi jest natychmiastowa reakcja sternika na szkwały mogące spowodować nadmierny przechył, było poważnym błędem i stworzyło realne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Zamocowanie bločka z taką knagą nisko w kokpicie utrudniło prawidłową obsługę szota grota. Mogło dojść do zablokowania liny w szczękach knagi nawet wbrew intencji sternika.

Kierownik jachtu Qatro powinien jeszcze przed wyjściem z portu starannie zaplanować podróż, biorąc pod uwagę wszystkie potencjalne niebezpieczeństwa związane z żeglowaniem, w tym przede wszystkim warunki pogodowe i dobrać ożaglowanie odpowiednie do tych warunków. Wielkość jednostki i jej konstrukcja, nieprzystosowana do żeglugi przy silnym

wietrze⁵, powodowały że Qatro był szczególnie „wrażliwy” na warunki pogodowe. Komandor UKS „Albatros” powiadomiła kierownika jachtu w czasie rozmowy telefonicznej, jeszcze przed wypłynięciem, o prognozowanych warunkach pogodowych. Sternik, i zarazem kierownik jachtu, te informacje najprawdopodobniej zignorował.

5.1. Analiza przepisów dotyczących bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty

Komisja badając wypadek jachtu Qatro zwróciła uwagę na zupełny brak szczegółowych przepisów dotyczących bezpiecznego uprawiania żeglugi na obszarach morskich przez jachty rekreacyjne takie, jak Qatro. Praktycznie jedynym obowiązującym wymogiem dla jachtu był w czasie wypadku obowiązek jego rejestracji⁶. Obecnie, zgodnie z wydanym w 2004 r. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie określenia rodzajów statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego⁷, jacht typu Qatro, będący „statkiem bez napędu mechanicznego”, nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru w izbie morskiej. Rejestruje się go w urzędzie morskim właściwym terytorialnie dla portu macierzystego. Qatro został zarejestrowany w 1991 r., na podstawie przepisów obowiązującego wówczas Kodeksu morskiego⁸, w Urzędzie Morskim w Szczecinie.

Jacht Qatro, jako „statek morski używany do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 15 m”, nie podlegał, w dniu wypadku, przepisom w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego⁹, wydanym na podstawie

⁵ Zgodnie z wydaną w 2005 r. kartą bezpieczeństwa jacht Qatro był dopuszczony do żeglugi na akwenach treningowych, przy sile wiatru do 4°B, stanie morza 2, w porze dziennej. Zgodnie z § 4 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326) jachty te mogą uprawiać żeglugę w następujących rejonach pływania:

1) Rejonie T - żeglugę na akwenach treningowych - żeglugę w obrębie portów oraz na akwenach określonych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego;

za równorzędną z żeglugą na akwenach treningowych uważa się żeglugę na:

a) akwenie Roztoki Odrzańskiej, do linii równoleżnika przechodzącego przez stawy Bramy Torowej nr 4, na Kanale Piastowskim, Starej Świnie i jeziorze Wicko ograniczonym od południa linią prostopadłą do osi toru wodnego Świnoujście - Szczecin i przechodzącą przez stawy Bramy Torowej nr 1,
b) wodach Zatoki Skoszewskiej ograniczonej od zachodu południkiem przechodzącym przez stawę na południowym cyplu półwyspu Rów,
c) rzece Dziwnie i Zalewie Kamieńskim do mostu w Dziwnowie,
d) Zalewie Wiślanym,
e) Zatoce Puckiej na północ od linii łączącej Babie Doły z Jastarnią.

⁶ Obowiązek ten wynika z art. 39 § 1 w zw. z art. 23 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758).

⁷ Wydane na podstawie art. 23 § 2 Kodeksu morskiego Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie określenia rodzajów statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego (Dz. U. Nr 83, poz. 769).

⁸ Art. 28 § 2 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 1961 r. Nr 58, poz. 318).

⁹ Chodzi o § 2 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2011 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 119, poz. 688). Rozporządzenie to obowiązywało jeszcze miesiąc po wypadku jachtu Qatro.

ustawy o bezpieczeństwie morskim¹⁰. Nie musiał mieć wydanej ani karty bezpieczeństwa, ani dokumentu potwierdzającego spełnianie wymagań bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, wydanego przez podmiot sprawujący nadzór techniczny nad jachtem, po przeprowadzeniu przeglądu technicznego z pozytywnym wynikiem¹¹.

Jacht Qatro nie musiał również spełniać warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi i wymagań dotyczących minimalnego wyposażenia, określonych rozporządzeniu i w załączniku nr 1 do rozporządzenia MTBiGM w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, gdyż jacht ten, zgodnie z tym co stanowi § 2 ust. 1 pkt 3 tego rozporządzenia: „dobrowolnie nie poddał się inspekcji”¹².

Przedstawione Komisji przez właściciela (armatora) jachtu dokumenty bezpieczeństwa jachtu dawno utraciły ważność. Jacht ten nie miał jednak już od kilku lat obowiązku ich posiadania¹³. Podobnie, załoga Qatro nie miała obowiązku posiadania dokumentów potwierdzających kwalifikacje żeglarskie jej członków. Do kwalifikacji załóg jachtów rekreacyjnych żeglujących zarówno po wodach śródlądowych, jak i morskich mają zastosowanie przepisy ustawy o żegludze śródlądowej z 2000 r.¹⁴, a dokumenty kwalifikacyjne w niej określone stanowią – zgodnie z art. 62 ust. 3 ustawy o bezpieczeństwie morskim – potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych na wodach morskich.

¹⁰ Rozporządzenie, o którym mowa zostało wydane na podstawie poprzednio obowiązującej ustawy – ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.). W dniu wypadku obowiązywała już ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), jednak w zakresie inspekcji bezpieczeństwa statków obowiązywały jeszcze przejściowo przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie ustawy z 2000 r.

¹¹ Dokument wydawany jest na podstawie § 10 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326) przez podmiot upoważniony na podstawie art. 26 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim do wykonywania przeglądów technicznych jachtów o długości do 15 m.

¹² To wadliwe rozwiązanie prawne zastosowane w rozporządzeniu praktycznie zwalnia właścicieli małych jachtów morskich od spełniania jakichkolwiek wymagań dotyczących zarówno inspekcji stanu technicznego jachtów, jak i ich wyposażenia w środki ratunkowe, sprzęt sygnałowy, nawigacyjny, urządzenia radiokomunikacyjne i wyposażenie pokładowe. Dodatkowo, prawodawca nie precyzuje o jaką inspekcję chodzi. Ponieważ przepisów dotyczących inspekcji państwa portu (PSC) nie stosuje się do jachtów rekreacyjnych (art. 33 ust. 1 pkt 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim), to należy przyjąć, że chodzi tu o określoną w art. 5 pkt 23 lit. a ustawy inspekcję państwa bandery. Pozostaje jednak nadal pytanie w jakim zakresie jacht do 15 m powinien być kontrolowany przez organ inspekcyjny? Czy chodzi tu o wszystkie inspekcje przewidziane w art. 20 ustawy o bezpieczeństwie morskim? Wydane na podstawie art. 23 ust 4 ustawy rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313) wyłącza w § 2 z zakresu stosowania jachty morskie. A zatem powstała luka prawna, która powoduje, że nawet gdyby jacht o długości do 15 m chciał dobrowolnie poddać się inspekcji, to nie ma przepisów, które przeprowadzenie takiej inspekcji regulują.

¹³ Do 2009 r. jacht Qatro znajdował się pod nadzorem Polskiego Związku Żeglarskiego, który wydał w 2004 r. Orzeczenie Zdolności Żeglugowej. Rok później Urząd Morski w Szczecinie wydał mu kartę bezpieczeństwa.

¹⁴ Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.). Z przepisu art. 2 ust. 1 ustawy wynika, że „w sprawach kwalifikacji załóg statków żeglugi śródlądowej przepisy ustawy stosuje się także na wodach morskich, z uwzględnieniem odrębnych przepisów”.

Chociaż ustawa o żegludze śródlądowej stanowi w art. 37a ust. 1, że prowadzenie statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji (które określa „uprawianiem turystyki wodnej”) wymaga posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa, to jednak zgodnie z ust. 3 tego samego artykułu uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba do 7,5 m nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy. A zatem żeglowanie na jachcie o wielkości Qatro, zarówno po wodach śródlądowych, jak i po morzu, nie wymagało posiadania żadnych kwalifikacji do uprawiania żeglarstwa.

Przestrzeganie „zasad bezpieczeństwa”, o których mowa w ustawie, oraz szczegółowe warunki, które powinny być zachowane przy bezpiecznym uprawianiu turystyki wodnej, reguluje wydane na podstawie art. 37a ust. 14 ustawy o żegludze śródlądowej rozporządzenie MTBiGM z 2013 r.¹⁵. Przepisy tego rozporządzenia stosuje się jednak, zgodnie z jego § 1, tylko: „przy uprawianiu turystyki wodnej”, czyli przy prowadzeniu statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji na śródlądowych drogach wodnych¹⁶, a nie do żeglugi na morskich wodach wewnętrznych¹⁷. Na tych wodach obowiązują zasady określone w rozporządzeniu MTBiGM z 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Jednak przepisów tego rozporządzenia nie stosuje się do takich jachtów, jak Qatro (o długości do 15 m), jeżeli te jachty same, dobrowolnie, nie poddały się inspekcji. Dodatkowo, w rozporządzeniu brak jest tych „zasad bezpieczeństwa” podczas żeglowania, dotyczących bezpieczeństwa żeglugi od strony nautycznej. Odnosi się ono tylko do stanu technicznego jachtów, ich wyposażenia, rozkładów alarmowych i planów przeciwpożarowych.

Jedynym źródłem prawa regulującym zagadnienie bezpieczeństwa żeglugi małych jachtów są akty prawa miejscowego wydawane w formie zarządzeń dyrektorów urzędów morskich. Zarządzenia te uzupełniają i porządkują zagadnienia dotyczące żeglarstwa sportowego lub rekreacyjnego na małych jednostkach. Oprócz wspomnianych wcześniej przepisów portowych z 2013 r., wydanych przez dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie,

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej (Dz. U. poz. 1366).

¹⁶ Statkiem w rozumieniu ustawy o żegludze śródlądowej z 2000 r. jest urządzenie pływające używane na śródlądowych drogach wodnych (art. 5 ust. 1 pkt 1). Przez śródlądowe drogi wodne ustawa rozumie wody śródlądowe uznane za żeglowne na podstawie przepisów Prawa wodnego. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. poz. 145, z późn. zm.) rozumie przez to: „śródlądowe wody powierzchniowe, na których, z uwagi na warunki hydrologiczne oraz istniejące urządzenia wodne, możliwy jest przewóz osób i towarów statkami żeglugi śródlądowej”.

¹⁷ Granice między morskimi wodami wewnętrznymi a śródlądowymi określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego (Dz. U. Nr 239, poz. 2035), zmienione (2 zmiany) w 2004 r.

z których wynika obowiązek rejestracji wyjścia jachtu z portu – na akwenie, na którym wydarzył się wypadek, podległym temu samemu dyrektorowi, obowiązuje jeszcze jedno zarządzenie (nr 3 z 2007 r.)¹⁸, które reguluje warunki uprawiania żeglugi dla jachtów takich, jak Qatro. Niestety zakres zawartych w nim regulacji jest bardzo ograniczony. Oprócz kilku zakazów skierowanych do prowadzących jachty, z zarządzenia wynika, że osoby uprawiające żeglugę na wodach morskich w celach rekreacyjno-sportowym podejmują decyzję o jej rozpoczęciu po zapoznaniu się z aktualnymi warunkami pogodowymi i na własną odpowiedzialność. Zarządzenie to zastąpiło wydane pięć lat wcześniej inne zarządzenie porządkowe¹⁹, które w dużo szerszym zakresie podchodziło do spraw uprawiania żeglugi przez małe jednostki. Nakładało między innymi obowiązek posiadania przez wszystkie jednostki pływające kamizelek ratunkowych, wyposażenie jachtów żaglowych w koła ratunkowe, pławki dymne, gaśnice, środki łączności i kotwice. Nakładało też obowiązek poddania jachtu o długości powyżej 5 m inspekcji, a na osoby prowadzące jachty wyposażone w żagiel o powierzchni powyżej 10 m² obowiązek posiadania odpowiedniego patentu wydanego przez Polski Związek Żeglarski.

Komisja pozytywnie ocenia próby ponownego, bardziej szczegółowego, uregulowania zagadnień związanych z uprawianiem żeglugi w celach rekreacyjno-sportowych na wodach morskich, przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Projekt nowego zarządzenia, którego przepisy mają mieć zastosowanie do bardzo małych jednostek, w tym jachtów o długości nieprzekraczającej 5 m, przewiduje między innymi ograniczenia warunków pogodowych (maksymalną siłę wiatru), przy jakich mogą żeglować tego typu jednostki, minimalny wiek osób samodzielnie uprawiających żeglugę, obowiązek wyposażenia jachtów w koła ratunkowe i środki wzywania pomocy oraz zalecenie, aby każda osoba na jachcie używała kamizelki ratunkowej. Komisja uznając proponowane rozwiązania prawne za idące we właściwym kierunku zachęca do wzmożenia wysiłków dla dokończenia prowadzonych uzgodnień i przyjęcia projektu²⁰.

¹⁸ Chodzi o Zarządzenie porządkowe nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 30 lipca 2007 r. w sprawie warunków uprawiania żeglugi na wodach morskich w celach rekreacyjno-sportowych (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 88, poz. 1476).

¹⁹ Chodzi o Zarządzenie porządkowe nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 29 maja 2002 r. w sprawie warunków uprawiania żeglugi na wodach morskich w celach rekreacyjno-sportowych przez jednostki pływające o długości do 5 m oraz niezatapialne jednostki pływające o długości do 8 m (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 38, poz. 799).

²⁰ W opinii Komisji podstawowe zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa małych jednostek powinny być uregulowane w jednolity sposób na wszystkich obszarach morskich RP, niezależnie od lokalnych specyficznych warunków uprawiania żeglugi, regulowanych aktami prawa miejscowego przez dyrektorów urzędów morskich. Komisja uważa za wskazane dokonanie takich zmian legislacyjnych, które mogłyby podnieść obecne rozwiązania, po ich analizie i uzgodnieniach, na poziom prawa powszechnie obowiązującego.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za zasadne opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa w celu zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości.

Komisja sformułowała trzy zalecenia odnośnie bezpiecznego korzystania z jachtów morskich, skierowane do załóg wszystkich jachtów, załóg lekkich jachtów mieczowych oraz załóg jachtów innych niż jachty mieczowe.

Komisja zaleca członkom załóg uprawiających żeglugę na:

- 1) wszystkich jachtach – korzystanie podczas pracy na pokładzie jachtu z niekrępujących ruchy pneumatycznych pasów (kamizelek) ratunkowych, znacznie zwiększających szanse przeżycia w przypadku wypadnięcia za burtę;
- 2) lekkich jachtach mieczowych – niemocowanie podczas żeglugi szotów żagli na knagach, a w szczególności niestosowanie knag szczękowych (zakaz ze względów statecznościowych), tylko obsługiwanie liny „z ręki”, tak aby obsługujący linę miał możliwość natychmiastowej reakcji na zmiany kierunku i siły wiatru;
- 3) jachtach innych niż lekkie jachty mieczowe – dobieranie knagi zwalnianej przez szarpnięcie do góry we wszystkich przypadkach, w których bloczek talii z knagą szczękową mocowany jest nisko w kokpicie lub przy pokładzie.

Komisja zwraca również uwagę na niezbędną ze względów bezpieczeństwa potrzebę posiadania kwalifikacji żeglarskich przez osoby zamierzające żeglować na małych jachtach, o długości kadłuba do 7,5 m, na akwenach morskich, trudnych ze względu na warunki nawigacyjne, meteorologiczne oraz falowanie, pomimo formalnego braku wymogów prawa w tym zakresie.

7. Źródła informacji

1. Powiadomienie o wypadku.
2. Materiały z wysłuchania świadków.
3. Dokumenty rejestracyjne jachtu Qatro.
4. Oględziny jachtu Qatro oraz jachtu Almanach.
5. Raport Morskiego Pomocniczego Centrum Koordynacyjnego (SAR).
6. Sprawozdanie kapitana statku SAR Monsun z przeprowadzonego ratownictwa.
7. Ekspertyza sporządzona przez S. Knobloch-Sieradzką.

8. Wykaz stosowanych terminów i skrótów

1. B - Beaufort (skala)
2. k.m. – kodeks morski
3. NW – kierunek wiatru (północno zachodni)
4. UKS – Uczniowski Klub Sportowy

9. Skład zespołu badającego wypadek

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodzi:

kierujący zespołem: Marek Szymankiewicz – sekretarz PKBWM

członek zespołu: Krzysztof Kuropieska – członek PKBWM