



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT KOŃCOWY 32/15

bardzo poważny wypadek morski

JACHT ŻAGLOWY ICHTIANDER

wypadnięcie za burtę i utonięcie kapitana jachtu
w dniu 1 sierpnia 2015 r. na Zatoce Gdańskiej

Wrzesień 2016

Badanie bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu „Ichtiander” prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2012 r. poz. 1068 oraz z 2015 r. poz. 1320) 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 incydentu morskiego, którego raport dotyczy (art. 40 ust. 2 ustawy o PKBWM).

Państwowa 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@mgm.gov.pl
www.pkbwm.gov.pl

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 morskim	5
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych	6
3. Opis okoliczności wypadku morskiego.....	7
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz	7
4.1. Warunki meteorologiczne w dniu wypadku	9
4.2. Zapis śladu przebytej drogi jachtu	10
4.2.1. Porównanie drogi jachtu z ruchem statków na torze wodnym.....	12
4.2.2. Droga jachtu i obszar poszukiwania.....	14
4.3. Czynniki mechaniczne (konstrukcyjne)	15
4.4. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)	16
4.5. Czynniki organizacyjne	17
4.6. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku morskiego	17
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania.....	17
6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	19
6.1. Minister Obrony Narodowej	19
6.2. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa	20
7. Spis zdjęć.....	21
8. Spis rysunków	21
9. Wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów.....	22
10. Źródła informacji.....	22
11. Skład zespołu badającego wypadek	22

1. Fakty

W dniu 1 sierpnia 2015 r. w godzinach przedpołudniowych jacht żaglowy „Ichettiander” wyszedł z przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Górkach Zachodnich na Zatokę Gdańską. Jachtem samotnie żeglował jego właściciel.

Około godziny 19:00 tego samego dnia plażowicze przebywający na brzegu Wyspy Sobieszewskiej zauważyli zbliżający się z zachodu jacht z postawionymi żaglami, który wkrótce osiadł na przybrzeżnej mieliźnie w pobliżu wejścia nr 11.

Zawiadomiona telefonicznie Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) podjęła poszukiwania uruchamiając natychmiast łódź „R-22” z Brzegowej Stacji Ratowniczej Świbno i statek ratowniczy „Wiatr” z Górek Zachodnich. Ratownicy z łodzi „R-22” weszli na pokład jachtu i stwierdzili, że na jachcie nikogo nie ma. Do poszukiwań wkrótce dołączył statek ratowniczy „Sztorm” z Helu.

„R-22” i „Wiatr” zawiesiły poszukiwania po nadejściu nocy, a „Sztorm” kontynuował akcję przez całą noc. W dniu 2 sierpnia od świtu w akcji brało udział najpierw 6, a później 8 jednostek pływających oraz śmigłowiec Straży Granicznej.

Poszukiwania kapitana jachtu „Ichettiander” zakończono w dniu 2 sierpnia o godz. 16:20. Nie odnaleziono zaginionego.

Siedem dni później ciało zaginionego zdryfowało na plażę w Sobieszewie w pobliżu wejścia nr 15.

2. Informacje ogólne

2.1. Dane jachtu

Nazwa	Ichettiander
Bandera	polska
Właściciel / armator	Eugeniusz Płóciennik
Instytucja klasyfikacyjna	jacht nieklasyfikowany
Typ jachtu	Conrad 27

Sygnal rozpoznawczy	SPG 2863
Rok budowy	1979
Silnik	przyczepny Mariner 10 KM
Szerokość	2,8 m
Długość całkowita	8,26 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub	drewno oblaminiowane
Minimalna obsada załogowa	nie określono



*Zdjęcie nr 1. Jacht „Ichtiander” (od dziobu)
w przystani AKM Gdańsk*



*Zdjęcie nr 2. Jacht „Ichtiander” (od rufy)
w przystani AKM Gdańsk*

2.2. Informacje o podróży jachtu

Port przeznaczenia	przystań AKM, Górki Zachodnie
Rodzaj żeglugi	rekreacyjno-treningowa

2.3. Informacje o wypadku morskim

Rodzaj	bardzo poważny wypadek
Data i czas zdarzenia	1 sierpnia 2015 r. około godz. 18:00
Pozycja geograficzna zdarzenia	w pobliżu stawy „P9” na podejściu do Portu Północnego

Rejon geograficzny zdarzenia	Zatoka Gdańska
Charakter akwenu	morskie wody wewnętrzne
Pogoda w trakcie zdarzenia	wiatr NE 3, stan morza 2, widzialność dobra, temperatura wody 17° C
Stan eksploatacyjny	pod żaglami, na autopilocie
Skutki wypadku	utonięcie kapitana

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

Bezpośrednio po zgłoszeniu otrzymanym w MRCK Gdynia w dniu 1 sierpnia 2015 r. o godz. 20:04 od Centrum Koordynacji i Ratownictwa Wodnego (numer alarmowy 601 100 100) do poszukiwań zaangażowano łódź ratowniczą „R-22” z BSR Świbno. Łódź „R-22” prowadziła poszukiwania w pasie do 3 mil od linii brzegowej do godz. 21:52.

O godz. 20:50 na poszukiwania zaginionego wyruszył statek „Wiatr” ze stacji MSR Górki Zachodnie, przeszukując Zatokę Gdańską w pasie 6 – 7 mil od linii brzegowej. „Wiatr” zawiesił poszukiwania o godz. 21:52.

Poszukiwania w pobliżu miejsca wysztrandowania prowadził również do godziny 23:00 i rano następnego dnia należący do klubu AKM jacht „Volturi”.

O godz. 21:29 na poszukiwania wyruszył z Helu statek ratowniczy „Sztorm”, wyposażony w środki techniczne do poszukiwań nocnych (FLIR). „Sztorm” o świcie włączył do akcji swoją pokładową łódź ratowniczą „R-3” i prowadził poszukiwania aż do zakończenia akcji.

Następnego dnia, 2 sierpnia 2015 r. od godz. 04:30 poszukiwania podjęły ponownie „Wiatr” i „R-22”, do których następnie dołączyły jednostki nawodne: łódź ratownicza „R-20” ze statku „Kapitan Poinc”, jednostka Straży Granicznej „SG-112”, łódź ratownicza WOPR, oraz jednostka policji wodnej.

Poszukiwania z powietrza prowadził śmigłowiec „SG-906”, który wystartował o godz. 04:57 i z przerwami na tankowanie i zmianę załogi był w akcji do godz. 13:55.

Akcję poszukiwawczą zakończono w dniu 2 sierpnia o godz. 16:20, nie odnajdując zaginionego.

3. Opis okoliczności wypadku morskiego

69-letni żeglarz, właściciel jachtu „Ichtiander”, w dniu 1 sierpnia 2015 r. o godz. 12:30 wypłynął na nim samotnie na Zatokę Gdańską z przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Górkach Zachodnich, gdzie jacht zwykle stacjonował. Wyjście w morze zgłosił o godz. 10:30 bosmanowi przystani.

Tego samego dnia o godz. 20:04 MRCK Gdynia otrzymało telefoniczne zgłoszenie od dyżurnego WOPR w Sopocie o dryfującym bez załogi jachcie, który osiadł na przybrzeżnej mieliźnie na Wyspie Sobieszewskiej w pobliżu wyjścia na plażę nr 11.

O godz. 20:30 do jachtu dotarła łódź ratownicza „R-22” z BSR Świbno. Ratownicy z załogi łodzi weszli na jacht i stwierdzili, że na jachcie nikogo nie ma. Jacht miał postawione żagle, mały fok i grot, przyjmował wiatr z lewej burty. Szoty żagli ustawione do kursu wolnego. Elektroniczne urządzenia nawigacyjne (GPS West Marine 276 Plus) i łączności (radiotelefon VHF DSC Icom M421) oraz telefon komórkowy były włączone. Jacht miał również włączony autopilot rumplowy. Na pokładzie znajdowały się 2 półkoła ratunkowe. Jedno z buchtą linki było zamocowane dwoma karabińczykami na relingu rufowym. Drugie półkoło, 2 pasy ratunkowe typu „Stogi” i kamizelka pneumatyczna Crewsaver Crewfit 165N (bez zintegrowanego zaczepu szelek bezpieczeństwa) znajdowały się w kabinie jachtu, schowane w hundkoi i pod luźno leżącą odzieżą i workami żagli.

Na jachcie nie stwierdzono uszkodzeń ani w czasie pierwszych oględzin, których dokonali ratownicy z łodzi „R-22”, ani później, po przejęciu jachtu przez rodzinę kapitana i odholowaniu jachtu do przystani AKM, gdzie jego oględzin dokonała Komisja.

Dryfujące ciało zaginionego odnaleziono 9 sierpnia w pobliżu przejścia nr 15 na plażę Wyspy Sobieszewskiej, około 2,5 Mm na wschód od miejsca sztrandowania jachtu.

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

Zaginiony kapitan jachtu był doświadczonym żeglarzem z wieloletnim stażem. W 1981 r. otrzymał patent PZZ jachtowego kapitana żeglugi bałtyckiej. Krótco przed wypadkiem złożył w PZZ wniosek o wydanie patentu kapitana jachtowego. Jacht „Ichtiander” był jego

własnością od 13 lat. Często brał udział w regatach klubowych, zajmując w nich czołowe miejsca¹. W regatach prowadzącemu jacht właścicielowi czasami towarzyszyła załoga, ale poza regatami miał zwyczaj odbywania krótkich, 1-2 dniowych rejsów zatokowych, na które wypływał samotnie. W 2014 r. odbył 38 takich rejsów, a w roku 2015 – 31. W szczycie sezonu żeglował na „Ichtanderze” praktycznie codziennie.

8-metrowy jacht „Ichtander”, słup bermudzki o powierzchni żagli około 30 m², zaopatrzony w przyczepny silnik 10 KM, był przystosowany do krótkich regat i do pływania dziennego, a nie do wygodnej żeglugi turystycznej. Bardzo proste wnętrze miało minimalną zabudowę i wyposażenie. Instalacje elektryczne i antenowe były prowizoryczne. Jacht nie posiadał toalety.

Długość jachtu „Ichtander” (poniżej 15 m) nie kwalifikowała go do obowiązkowego nadzoru technicznego i jachtu nie poddano dobrowolnej inspekcji. W związku z tym jacht nie posiadał (gdyż nie ma takiego prawnego wymogu) określonej minimalnej obsady załogowej, ani nie podlegał wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, określonym w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej². Podlegał jedynie przepisom dotyczącym obowiązku rejestracji³ i kwalifikacji załogi⁴, które były spełnione.

Podłoga kokpitu i pokład jachtu były pokryte powierzchnią przeciwpoślizgową. Dach nadbudówki był obły i śliski, nie zaopatrzony w handrelingi. Pokład był otoczony sztormrelingiem z pojedynczej linki stalowej, rozpiętej na sztycach o wysokości 45 cm, łączącej pełny koszt dziobowy z podwójnymi wspornikami na rufie. W części dziobowej reling był zaopatrzony w siatkę zapobiegającą wypadnięciu np. żagli pod linką relingu. Część rufowa relingu, zabezpieczająca w poprzek pawęż, była wykonana z linki z tworzywa

¹ Według danych Polskiego Związku Żeglarskiego kpt. Eugeniusz Płóciennik był Mistrzem Polski w latach 1982, 1984 i 1997, a Wicemistrzem Polski w latach 1983, 1989 i 1990, żeglując na jachtach „Afinor” i „Ichtander” w klasach QT i IMS.

² Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. z 2012 r. poz. 326 oraz Dz. U. z 2015 r. poz. 1118). Przepisów tego rozporządzenia nie stosuje się do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, które dobrowolnie nie poddały się inspekcji.

³ Zgodnie z art. 23 § 3 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758, z późn. zm.) statek morski stanowiący polską własność (tu: będącego własnością obywatela polskiego zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej), używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 24 m, podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru jachtów prowadzonego przez polski związek sportowy, o którym mowa w ustawie z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. Nr 127, poz. 857, z późn. zm.).

⁴ Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz. U. poz. 460).

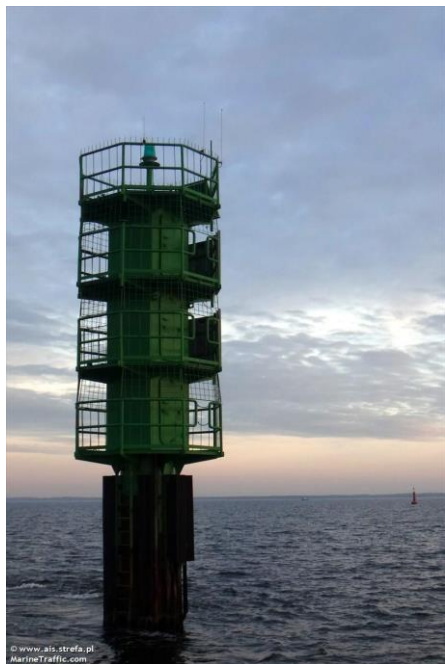
sztucznego o średnicy 8 – 10 mm. W części środkowej i rufowej krawędź pokładu nie była wyposażona w listwę zabezpieczającą. Na pawęży nie było drabinki kąpielowej, ani uchwytów lub stopni umożliwiających wyjście z wody. Jediną pomocą przy próbie wejścia z wody na pokład mogła być podstawa pantografu silnika zaburtowego (zdjęcie nr 2) i napinacz achtersztagu (wymagałoby to jednak dużej sprawności fizycznej).

W latach poprzedzających wypadek właściciel dokonał przebudowy jachtu, przedłużając jego kadłub, podwyższając burty i dodając nadbudówkę.

4.1. Warunki meteorologiczne w dniu wypadku

W dniach poprzedzających 1 sierpnia 2015 r. wiał silny wiatr z kierunków południowych, ale w dniu wypadku na Zatoce Gdańskiej pogoda była dobra, a zafalowanie niewielkie. Warunki meteorologiczne nie stwarzały trudności ani zagrożeń dla bezpiecznej żeglugi.

Wieczorem, w okresie bezpośrednio poprzedzającym zdryfowanie pustego jachtu na mieliznę przy Wyspie Sobieszewskiej, panowały bardzo dobre warunki pogodowe. W godz. od 17:00 do 19:00 automatyczna stacja meteorologiczna znajdująca się na stawie „P9” na torze podejściowym do Portu Północnego (zdjęcie nr 3) zarejestrowała wiatr NE o sile 3-4° B. Około godz. 20:00 wiał wiatr NE 2° B, a stan morza był 1-2 (zdjęcie nr 4).



Zdjęcie nr 3. Stawa „P9” Zdjęcie nr 4. Jacht „Ichtlander” na płyciźnie (fot. Kontakt24)

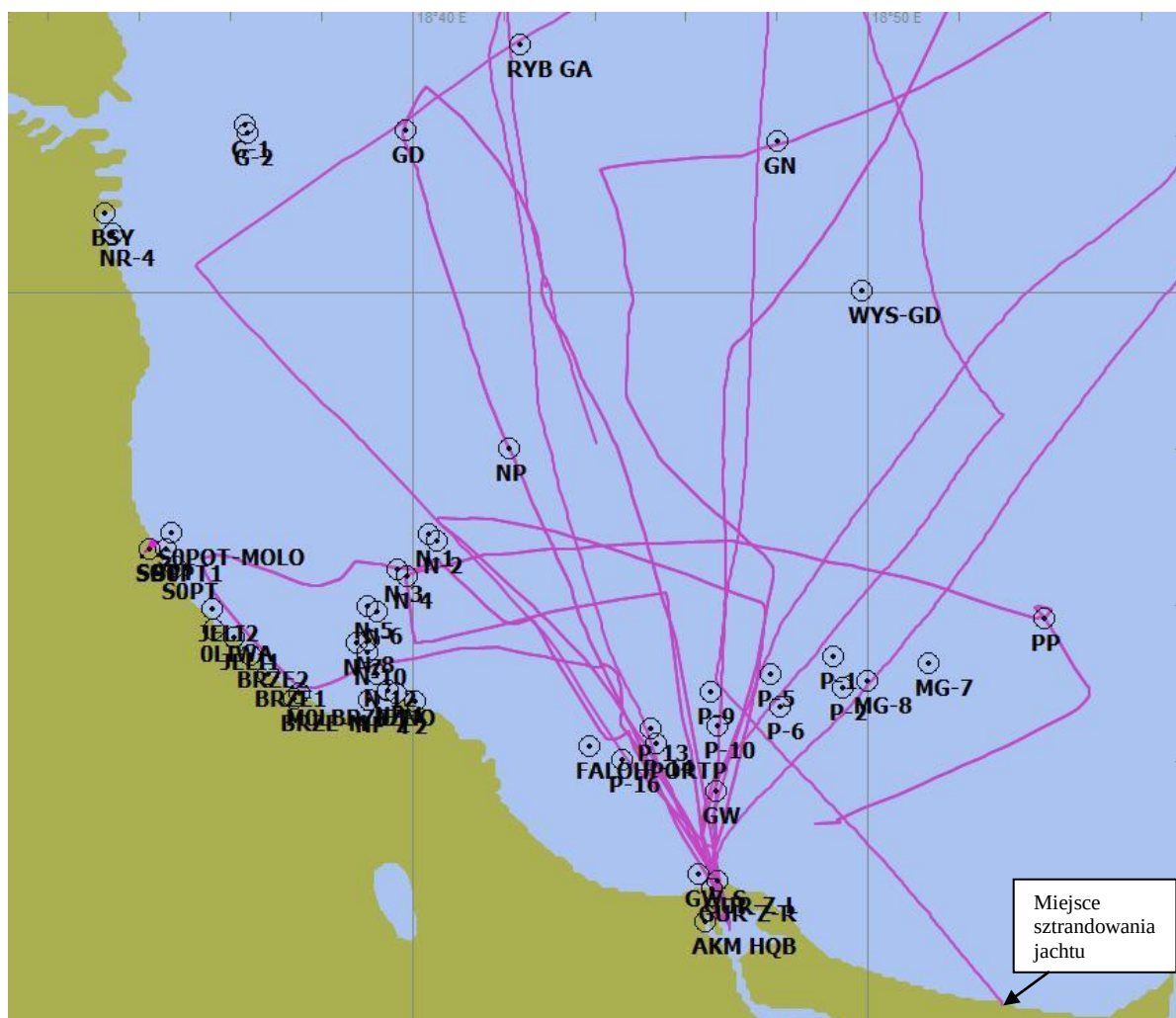
4.2. Zapis śladu przebytej drogi jachtu

Jacht „Ichtiander” był wyposażony w odbiornik GPS West Marine 276C Plus (Garmin), który był włączony i od wyjścia z portu rejestrował drogę (ślad) jachtu, zapisując pozycję co ½ kabla. Był to jedyny przyrząd nawigacyjny na wyposażeniu jednostki.



Rysunek 1. Droga jachtu „Ichtiander” z dnia 1 sierpnia 2015 r. według pokładowego GPS

Na jachcie nie było map papierowych ani elektronicznych, natomiast w pamięci GPS wprowadzone były pozycje najważniejszych obiektów nawigacyjnych Zatoki Gdańskiej, takich jak: pławy, główki falochronów i światła (oznaczone jako waypoints – rysunek nr 2).



Rysunek 2. Zapis śladów drogi jachtu „Ichtiander” na ekranie pokładowego GPS

Od zwrotu wykonanego o godz. 18:03 w pobliżu stawy „P9” na podejściu do Portu Północnego, aż do wysztrandowania na Wyspie Sobieszewskiej o godz. 19:18 jacht szedł niezmiennym kursem, sterowany autopilotem. Przed tym zwrotem jacht szedł kursem prowadzącym do wejścia do Górek Zachodnich (rysunek nr 3 – linia ciemnoróżowa), co było zgodne ze zwykle realizowanym przez kapitana planem podróży.

Zwrot wykonano przez kilkukrotną, łagodną zmianę kursu, co świadczy, według Komisji, że o godz. 18:03 jacht był jeszcze obsadzony, a do wypadnięcia kapitana za burtę doszło po tym zwrocie i prawdopodobnie nie później niż o godz. 18:17, gdyż po przecięciu toru wodnego kapitan nie miał powodu płynąć dalej na wschód i gdyby tam się znalazł (to znaczy w pozycji z godz. 18:17 – zaznaczonej na rysunku nr 3), to skierowałby jacht ponownie

Rysunek 3. Fragment mapy BHMW nr 44 z zaznaczonym położeniem stawy „P9” i miejsca zwrotu jachtu o godz. 18:03

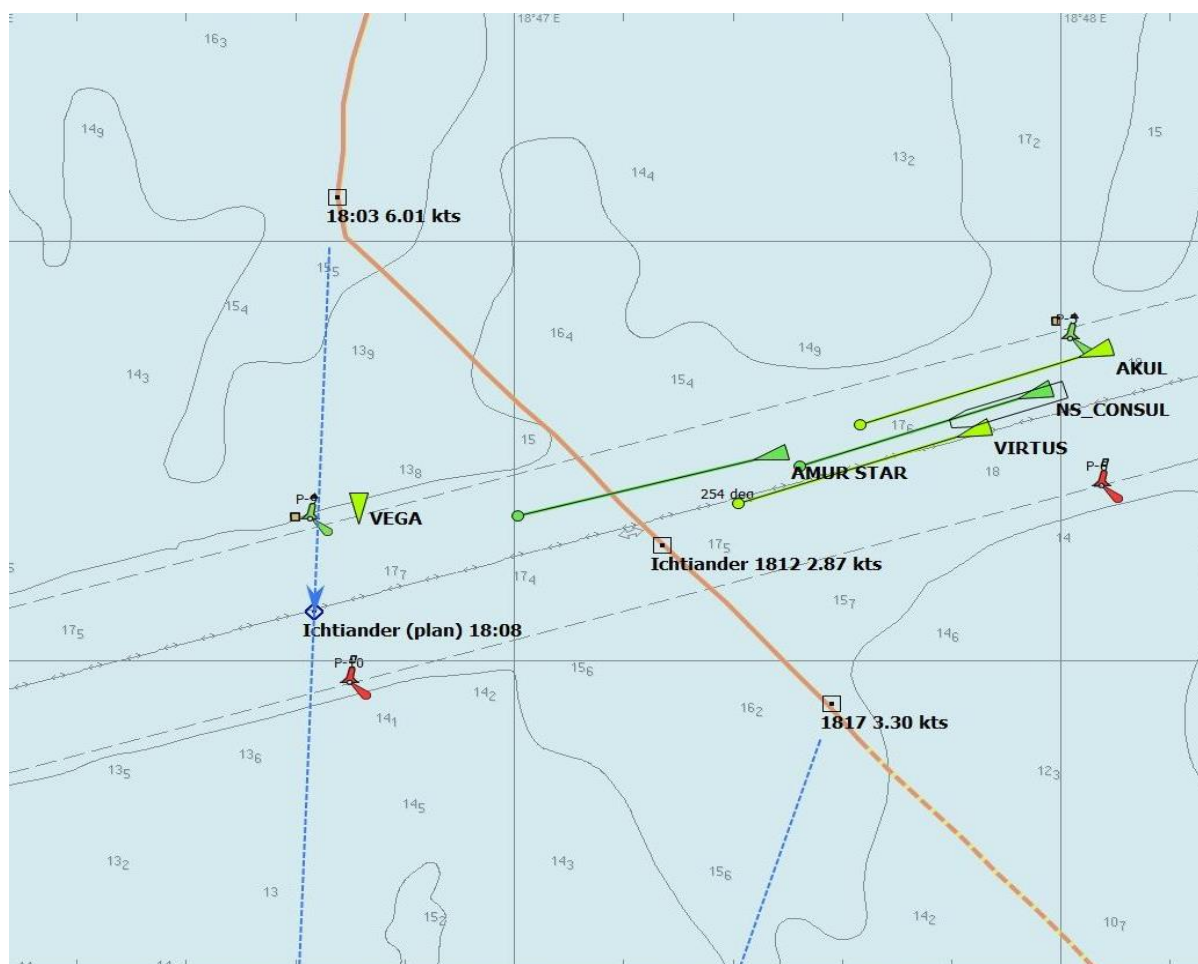
4.2.1. Porównanie drogi jachtu z ruchem statków na torze wodnym

Porównując szczegółowy zapis śladu jachtu „Ichtiander” (na rysunku 4 oznaczony linią pomarańczową) z zapisem AIS ruchu innych jednostek na torze wodnym Komisja przyjęła, że zwrot o godz. 18:03 był związany ze zbliżaniem się jachtu do toru wodnego, którym w tym czasie wchodziły do Portu Północnego dwa zbiornikowce: „Amur Star”⁵⁵ oraz „NS Consul”⁵⁶

⁵ M/t „Amur Star” – 128 x 20 x 6 m, 13 000 DWT.

⁶ M/t „NS Consul” – 240 x 40 x 10 m, 110 000 DWT.

(pierwszy w asyście holownika „Vega”, drugi z holownikami „Virtus” i „Akul”). Zbliżając się do stawy „P9” „Amur Star” szedł z prędkością 8,7 w, a „NS Consul” z prędkością 8,3 w. Jacht „Ichtiander” przeszedł przed dziobem zbiornikowca „Amur Star” w odległości około 2 kabli, płynąc z prędkością 2,83 w.



Rysunek 4. Rekonstrukcja sytuacji nawigacyjnej w pobliżu toru wodnego o godz. 18:12

Na rysunku nr 5 dla statków pokazano dwuminutowe wektory predykcji pozycji. Cienkie linie niebieskie przerywane wskazują kursy powrotu do Górek Zachodnich, jakie mógł przyjąć kapitan jachtu „Ichtiander”. Po przejściu toru wodnego jacht kontynuował żeglugę kursem 140° (linia pomarańczowa przerywana) i prawdopodobnie już bez obsady.

Gdyby „Ichtiander” nie zmienił kursu o godz. 18:03, płynąc dalej wprost w kierunku Górek Zachodnich, to przeciąłby oś toru wodnego o godz. 18:08, również przed dziobem statku „Amur Star”, ale w znacznie większej odległości, bo około 9 kabli.

Manewr z godz. 18:03 jest zatem niezrozumiały, gdyż ani nie prowadzi do bardziej bezpiecznego minięcia grupy statków idących torem, ani nie prowadzi do skrócenia drogi jachtu do portu docelowego.

Komisja zwróciła uwagę na znaczny spadek prędkości jachtu po zwrocie o godz. 18:03, który nie powinien mieć miejsca przy normalnej zmianie kursu z baksztagu na ostry półwiatr. Możliwe jest, że manewr rozpoczęty o godz. 18:03 nie został zakończony i żagle nie zostały optymalnie wybrane do nowego kursu. Możliwe, że kapitan nie planował przecinania toru wodnego w tak bliskiej odległości przed idącymi statkami i zamierzał zaczekać kilkanaście minut po północnej stronie toru, ale wykonując na pokładzie jakieś czynności, które ze względu na szybko zbliżające się statki musiał wykonać w pośpiechu, potknął się lub pośliznął, po czym wypadł za burtę.

W trakcie badania sądowo-lekarskiego stwierdzono ślady urazu głowy kapitana, który mógł powstać na przykład w wyniku upadku. Nie było jednak możliwe określenie czasu powstania tego urazu ani wskazanie, czy mógł on mieć związek z wypadnięciem za burtę.

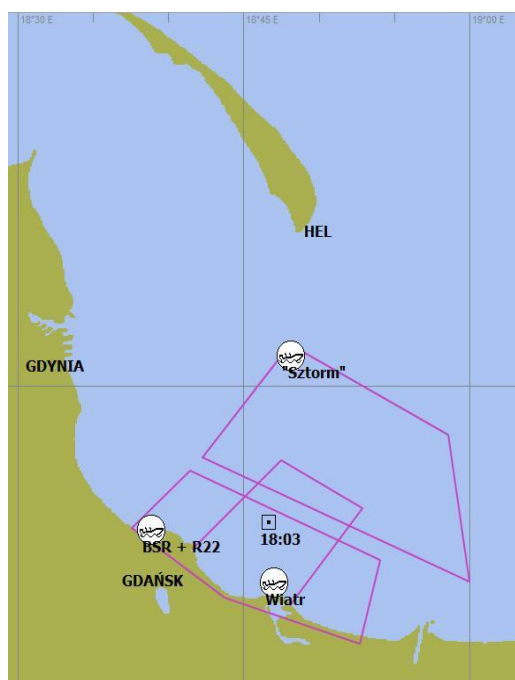
4.2.2. Droga jachtu i obszar poszukiwania

Komisja przyjęła za najbardziej prawdopodobne, że kapitan jachtu „Ichtiander” wypadł za burtę pomiędzy godz. 18:03 a godz. 18:17 w dniu 1 sierpnia 2015 r.⁷ W tym czasie jacht przebył (według analizy dokonanej przez Komisję w trakcie prowadzonego badania) odcinek o długości zaledwie 8 kabli.

Rozpoczynając akcję poszukiwawczą 2 godziny później służba SAR nie miała informacji o drodze, którą wcześniej poruszał się jacht. Początkowy obszar poszukiwań obejmował pokazany na rysunku nr 5 obszar pasa przybrzeżnego o szerokości 3 mil (łódź „R-22”) i 6 – 7 mil (statek „Wiatr”), od Brzeźna do ujścia Wisły Śmiałej (Górki Zachodnie)⁸. Następnie obszar ten został rozszerzony na akwen niemal całej Zatoki Gdańskiej (rysunek nr 6).

⁷ Według Komisji było to tuż po godz. 18:03.

⁸ Wyznaczony w pierwszej fazie obszar poszukiwań obejmował najbardziej prawdopodobną pozycję, w której kapitan mógł wypaść za burtę (po godz. 18:03), czyli okolice stawy „P9”.



Rysunek 5. Rejon poszukiwań w dniu 1 sierpnia 2015 r.



Rysunek 6. Rejon poszukiwań w dniu 2 sierpnia 2015 r. od świtu

Po obejrzeniu ekranu urządzenia GPS z jachtu informację o prawdopodobnym miejscu wypadku (określonym jako okolice stawy „P9”) rodzina zaginionego przekazała Służbie SAR około godziny pierwszej w nocy w dniu 2 sierpnia, czyli 7 godzin po wypadku.

Dokładna analiza zapisów GPS na jachcie była możliwa dopiero po połączeniu urządzenia GPS z komputerem zaopatrzonym w odpowiednie oprogramowanie, gdyż funkcje dostępne bezpośrednio na urządzeniu nie pozwalają na odczytanie parametrów poszczególnych punktów śladu przebytej drogi, w tym czasów (*timestamp*) poszczególnych pozycji. Analizy tej dokonano dopiero w trakcie badania prowadzonego przez Komisję.

4.3. Czynniki mechaniczne (konstrukcyjne)

Czynnikiem, który mógł przyczynić się do wypadnięcia kapitana za burtę, była mała wysokość sztormrelingu na jachcie⁹.

⁹ Według przepisów klasyfikacyjnych PRS sztormreling z pojedynczej liny na wysokości nie mniejszej niż 450 mm (w taki był wyposażony „Ichtlander”) jest dopuszczalny dla jednostek o długości do 7 m, uprawiających żeglugę w rejonach ograniczonych (Przepisy klasyfikacji i budowy jachtów morskich, Część III, Wyposażenie i stateczność, 1996, pkt 8.1.2.).

Jacht „Ichtlander” był wyraźnie przeznaczony do ograniczonego rejonu eksploatacji i nie był wyposażony z troską o osobiste bezpieczeństwo członków załogi. Nie miał uchwytów, handrelingów, punktów do zaczepienia szelek bezpieczeństwa, listew zabezpieczających krawędzie pokładu, urządzeń ułatwiających wejście na pokład z wody. Środki ratunkowe nie były gotowe do natychmiastowego użycia. Pomimo tego, w dobrych warunkach panujących w dniu wypadku, nie były to czynniki, które zdecydowały o zaistnieniu wypadku.

Następnym czynnikiem, który mógł mieć wpływ na zajście wypadku była zastosowana konstrukcja mocowania silnika zaburtowego, wymagająca – w celu opuszczenia silnika do wody i przygotowania go do działania – wyjścia poza obręb kokpitu.

Dodatkowym czynnikiem, na który Komisja zwróciła uwagę, był brak toalety wewnątrz jachtu, co powodowało konieczność wyjścia na otwarty pokład lub nawet wychylenia się za burtę w przypadku konieczności załatwienia potrzeb fizjologicznych.

4.4. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)

Kapitan „Ichtlandera” nie zastosował się do zalecenia wydanego kilka tygodni przed wypadkiem przez komandora klubu AKM, do którego należał, aby podczas samotnej żeglugi stale nosić indywidualne środki ratunkowe¹⁰. W panujących tego dnia bardzo dobrych warunkach pogodowych i przy temperaturze wody w tym rejonie wynoszącej 17°C, szanse powodzenia akcji poszukiwania i uratowania osoby pływającej w kamizelce ratunkowej były znaczne jeszcze przez wiele godzin¹¹.

Biorąc pod uwagę fakt, że w promieniu 1 mili od prawdopodobnego miejsca wypadku znajdowało się kilka jednostek (statki, holowniki, jachty), posiadanie przez kapitana jachtu przy sobie praktycznie jakiegokolwiek środka sygnalizacji i jego użycie pozwoliłoby na szybką i skuteczną pomoc.

¹⁰ Zalecenie wydano ze względu na wcześniejszy wypadek z 2014 r., w którym pływający samotnie kapitan „Ichtlandera” znalazł się za burtą, ale zdołał samodzielnie powrócić na pokład.

¹¹ Dla temp. 17°C poradnik *IAMSAR Manual*, vol. III, 3-41, ed. 2013, podaje 30 godz. jako górną granicę czasu przeżycia osoby mającej na sobie ubranie. Bez środków ratunkowych ofiara na ogół utonie wcześniej, tracąc przytomność lub siły niezbędne do utrzymania się na powierzchni. Źródła policyjne podają dla temp. wody 15°C średni czas przeżycia 2 godz. (*Hipotermia – przyczyny, objawy, sposoby postępowania*, asp. Szt. Janina Bieniek, Szkoła Policji Katowice 2013). Nieliczne zanotowane skrajne przypadki przeżycia w morzu w podobnych warunkach wynoszą od 20 do 75 godz., ale dotyczą osób w pełni wyekwipowanych i wytrenowanych.

4.5. Czynniki organizacyjne

Użycie śmigłowca, bezpośrednio po otrzymaniu powiadomienia o wypadku, mogło wpłynąć na skuteczność akcji ratunkowej. Dobra widzialność i brak falowania sprzyjały poszukiwaniom. Komisja ustaliła, że w nocy z 1 na 2 sierpnia 2015 r. do akcji poszukiwawczej nie mógł być zadysponowany śmigłowiec ratowniczy Marynarki Wojennej, gdyż nie był on wyposażony w kamerę termowizyjną i nie miał reflektora do poszukiwań¹².

Komisja uznała, że efektywność akcji poszukiwawczej mogłaby być większa, gdyby przy określaniu rejonu poszukiwań posłużono się odczytem śladu drogi jachtu, zarejestrowanego w pokładowym urządzeniu GPS.

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

Czynnikiem zewnętrznym, który mógł przyczynić się do zaistnienia wypadku, mogła być gwałtowna fala wywołana przez przechodzący w pobliżu statek. Nagły i gwałtowny przechył jachtu mógł zaskoczyć kapitana „Ichtiana” wykonującego jakieś czynności na pokładzie. Mogło to nastąpić jedynie już po południowej stronie toru wodnego, po minięciu płynącego z prędkością 8,7 w zbiornikowca „Amur Star” w bliskiej odległości, około 2 kabli.

Jednak trudno przypuszczać, aby po przejściu przed dziobem statku w tak bliskiej odległości doświadczony i znający rejon kapitan jachtu zlekceważył takie ryzyko.

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

Brak bezpośrednich świadków i jakichkolwiek informacji dotyczących szczegółowych okoliczności wypadnięcia za burtę żeglującego samotnie kapitana powoduje, że Komisja nie była w stanie określić jednoznacznie bezpośredniej przyczyny wypadku.

¹² Zgodnie z informacjami, które Komisja otrzymała na początku 2016 r. z resortu obrony narodowej, do służby w ratownictwie morskim od 31 stycznia do 30 kwietnia 2016 r. powinno sukcesywnie wchodzić 5 śmigłowców W-3 zmodernizowanych do wersji WA RM (przeznaczonych dla ratownictwa morskiego). W dniu ogłoszenia niniejszego raportu żaden z planowanych śmigłowców nie rozpoczął służby w ratownictwie morskim.

Żeglarstwo sportowe, zwłaszcza na niewielkich jednostkach, zawsze niesie ze sobą ryzyko wypadnięcia za burtę. Doświadczenie uczy, że każdy taki przypadek jest wyjątkowo poważny i uratowanie człowieka, który wypadł z jachtu w czasie żeglugi, może być bardzo trudne nawet w przypadku wieloosobowej załogi jachtu.

Tylko w 2015 r., oprócz jachtu „Ichtiander”, wśród polskich załóg jachtów miało miejsce kilka wypadków śmiertelnych, związanych z wypadnięciem za burtę:

- sześćoosobowa załoga jachtu „Alboran XIX Sabor” nie zdołała uratować dwóch osób, które znalazły się za burtą; jedna z tych osób miała na sobie kurtkę zaopatrzoną w materiał wypornościowy;
- samotny żeglarz utonął przy burcie jachtu „Quark”, w pneumatycznej kamizelce ratunkowej i przypięty szelkami bezpieczeństwa;
- dwuosobowa załoga jachtu „Zita” nie zdołała wydobyć z wody na pokład kapitana, który wypadł za burtę i miał na sobie pneumatyczną kamizelkę ratunkową.

Samotna żegluga sprawia, że wszelkie, czasem nawet banalne trudności i mniej groźne zdarzenia szybko mogą przerodzić się w poważne zagrożenia, którym trudno zaradzić będąc samemu na jachcie. Pomimo szerokiej gamy technicznych rozwiązań indywidualnych środków bezpieczeństwa, sygnalizacji i łączności nie sposób całkowicie wyeliminować tego rodzaju sytuacji. Uprawiając żeglarstwo morskie, zwłaszcza samotne, trzeba się z tym liczyć i przyjmując własną strategię bezpieczeństwa oraz odpowiedzialność za ten wybór.

Przytoczone wyżej wypadki wskazują, że proste zalecenie stałego noszenia kamizelek ratunkowych na jachcie, nawet jeśli spełniają one wymagania norm technicznych, nie gwarantuje bezpieczeństwa, jeśli żeglarz nie dołoży starań w celu doboru dodatkowego wyposażenia i zachowania daleko idącej ostrożności¹³.

¹³ Eric Tabarly, jeden z najwybitniejszych i najbardziej doświadczonych oraz wszechstronnych żeglarzy wszech czasów zginął, wypadając za burtę w trakcie nocnego reflowania żagla na swoim „Pen Duick I”. Nie miał, jak zwykle, kamizelki ratunkowej ani szelek bezpieczeństwa, a pozostała na jachcie załoga nie zdołała go odnaleźć. 24 lata wcześniej, w książce „Le tour du monde de Pen Duick VI”, Eric Tabarly napisał: „Na pokładzie Pen Duicka stosuję zasadę, że nie można narzucać załodze niczego, czego się nie przestrzega samemu, a osobiście nie chcę używać szelek bezpieczeństwa. Jeśli wypadnę za burtę to zginę w ciągu kilku z pewnością nieprzyjemnych minut, ale wolę tych kilka nieprzyjemnych minut od czterdziestu lat spędzonych na morzu w stałej niewygodzie z szelkami na grzbiecie.” Eric Tabarly, *Le tour du monde de Pen Duick VI*, wyd. Editions du Pen Duick (Arthaud-diffusion), Paris 1974, rozdz. 12, s. 125. Żeglując od dziecka po trudnych wodach Bretanii, kiedy pisał te słowa, w wieku 42 lat, był u szczytu morskiej kariery regatowej, mając już za sobą 10 lat bardzo intensywnych doświadczeń oceanicznych po zwycięstwie w samotnych regatach atlantyckich OSTAR'64.

W kontekście prowadzonego badania można sformułować następujące wnioski:

- 1) na niewielkim jachcie żeglarz musi liczyć się z możliwością wypadnięcia za burtę praktycznie w każdych, nawet bardzo dobrych warunkach pogodowych;
- 2) samotny żeglarz, który wypadnie za burtę i nie posiada przy sobie żadnych osobistych środków ratunkowych ani sygnalizacyjnych, na morzu może zostać uratowany tylko w wyniku zbiegu bardzo pomyślnych okoliczności;
- 3) analiza zapisu śladu drogi jachtu z pokładowego urządzenia GPS lub plotera nawigacyjnego dokonana na miejscu wypadku może przyczynić się do wskazania prawdopodobnego miejsca i czasu zdarzenia¹⁴ i zwiększenia efektywności poszukiwań.

Zdarzenia podobne do wypadku jachtu „Ichtlander”, choć niezbyt częste, nie są jednak czymś bardzo wyjątkowym. Na Bałtyku i przylegających do niego cieśninach w ostatnich latach kilkakrotnie odnajdywano opuszczone jachty, z których samotnie żeglujący kapitanowie wypadli za burtę i utonęli¹⁵.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycję działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, do następujących podmiotów.

6.1. Minister Obrony Narodowej

Wypadek jachtu „Ichtlander” to kolejny wypadek morski badany przez Komisję, w którym nie można było prowadzić poszukiwań człowieka, który wypadł za burtę, ze względu na brak odpowiednio przygotowanego do tego celu śmigłowca ratowniczego¹⁶.

¹⁴ Odczyt drogi jachtu, przebytej w okresie kilku godzin poprzedzających wejście na mieliznę, mógłby być dokonany przez ratowników SAR, którzy weszli na pokład „Ichtlandera”. Pełne odczytanie i analiza danych zarejestrowanych w urządzeniu GPS mogą być wykonane jedynie przez wyspecjalizowane podmioty i przy użyciu odpowiedniego sprzętu, ze względu na różnorodność modeli urządzeń, protokołów i oprogramowania.

¹⁵ Jako przykład można podać wypadki jachtów niemieckich „Aredi” i „Sinus” w 2008 r. oraz „Laguna” w 2012 r.

¹⁶ Podobna sytuacja miała miejsce w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego, utonięcia dwóch osób na łodzi żaglowej FJ/420 na Zalewie Wiślanym, który Komisja badała i opisała w raporcie WIM 34/14 w 2015 r.

W związku z wydanymi przez Komisję w październiku 2015 r. zaleceniami dotyczącymi uzupełnienia wyposażenia śmigłowców Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej, używanych do ratowania życia na morzu, wydzielonych do współdziałania ze służbą SAR, o kamery termowizyjne ułatwiające wykrywanie ludzi znajdujących się w niebezpieczeństwie w morzu w porze nocnej i o reflektory przydatne do poszukiwania rozbitków w wodzie, oraz w związku z otrzymaną przez Komisję w styczniu 2016 r. odpowiedzią w tej sprawie od Ministra Obrony Narodowej, z której wynika, że tak wyposażone śmigłowce powinny już od kilku miesięcy być wykorzystywane w służbie ratowniczej, Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich postanowiła wystosować do Ministra Obrony Narodowej zapytanie o:

- 1) stan realizacji umowy zawartej w dniu 8 kwietnia 2014 r. pomiędzy resortem obrony narodowej a Wytwórnią Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik” S.A. dotyczącej modyfikacji 5 szt. śmigłowców Marynarki Wojennej typu W-3 do jednolitej wersji WA RM, dedykowanych do ratownictwa morskiego, oraz
- 2) możliwości pełnienia dyżuru ratowniczego przez śmigłowce ratownicze na lotnisku w Gdyni, co skróciłoby czas dotarcia na miejsce wypadku zaistniałego we wschodniej części polskiego wybrzeża i zwiększyło szanse na szybkie uratowanie osoby, która wypadła za burtę lub znalazła się w sytuacji konieczności ewakuacji z pokładu statku z powodów medycznych.

6.2. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca przeszkolenie wybranych ratowników łodzi ratowniczych Służby SAR w zakresie odczytywania danych z typowych urządzeń nawigacyjnych jachtów morskich, takich jak GPS lub ploter nawigacyjny, obrazujących przebytą drogę i ostatnie pozycje jednostki.



Zdjęcie nr 5. Łódź ratownicza R-22 Służby SAR

7. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. Jacht „Ichtiander” (od dziobu)	5
Zdjęcie nr 2. Jacht „Ichtiander” (od rufy)	5
Zdjęcie nr 3. Stawa „P9”	9
Zdjęcie nr 4. Jacht „Ichtiander” na płyciźnie (fot. Kontakt24)	9
Zdjęcie nr 5. Łódź ratownicza R-22 Służby SAR	21

8. Spis rysunków

Rysunek 1. Droga jachtu „Ichtiander” z dnia 1 sierpnia 2015 r. według pokładowego GPS ..	10
Rysunek 2. Zapis śladów drogi jachtu „Ichtiander” na ekranie pokładowego GPS	11
Rysunek 3. Fragment mapy BHMW nr 44 z zaznaczonym położeniem stawy „P9” i miejsca zwrotu jachtu o godz. 18:03	12
Rysunek 4. Rekonstrukcja sytuacji nawigacyjnej w pobliżu toru wodnego o godz. 18:12	13
Rysunek 5. Rejon poszukiwań w dniu 1 sierpnia 2015 r.	15
Rysunek 6. Rejon poszukiwań w dniu 2 sierpnia 2015 r. od świtu.....	15

9. Wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów

AIS (*Automatic Identification System*) – system automatycznej identyfikacji

AKM – Akademicki Klub Morski

BHMW – Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej

BSR – Brzegowa Stacja Ratownicza

DSC – (*Digital Selective Calling*) – cyfrowe selektywne wywołanie

FLIR – (*Forward Looking InfraRed Camera*) – kamera termowizyjna

GPS – (*Global Positioning System*) – globalny system określania pozycji

MRCK – Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne

MSR – Morska Stacja Ratownicza

NE (*North East*) – kierunek wiatru: północno-wschodni

PZZ – Polski Związek Żeglarski

10. Źródła informacji

Powiadomienie o wypadku

Materiały z wysłuchania świadków i osób zainteresowanych

Sprawozdania i raporty jednostek Służby SAR

Zapis śladu drogi z pokładowego urządzenia GPS jachtu „Ichtiander”

Serwis fotograficzny Kontakt24 (<http://kontakt24.tvn24.pl/jacht-bez-kapitana-dryfowal-po-morzu-zakonczono-poszukiwania,175079.html>)

11. Skład zespołu badającego wypadek

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodzi:

kierujący zespołem: Marek Szymankiewicz – sekretarz PKBWM

członek zespołu: Krzysztof Kuropieska – członek PKBWM

członek zespołu: Piotr Carlson – ekspert PKBWM