

WEJŚCIE NA MIELIZNĘ s/y BONBON NA PÓLNOCNYM TORZE PODEJŚCIOWYM DO PORTU TRZEBIEŻ

w dniu 07 czerwca 2009r.

/Wyciąg z orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie
z dnia 22 września 2009r., sygn. akt WMS 11/09/

Przyczyną wejścia na mieliznę, idącego na silniku, s/y BONBON /długość 12,50m/ podczas wyjścia z portu Trzebież poza północnym torem podejściowym, w przybliżonej pozycji geograficznej 53°40,199'N i 014°30,479'E w dniu 07 czerwca 2009r. około godz. 07.30 w warunkach dobrej widzialności, wiatru NE 2-3°B i stanie zalewu 1-2 b y ł o: **niezachowanie kursu jachtu w wyniku braku kontroli pozycji.**

STAN FAKTYCZNY:

W dniu 06 czerwca 2009r., jacht BONBON był zacumowany na przystani żeglarskiej przy ul. Przestrzennej 3 w Szczecinie. S/y BONBON to żaglowy jacht typu słup o długości 12,50m, szerokości 4,05m, powierzchni żagli 76m², zanurzeniu maksymalnym 1,65m, zbudowany został w 1989r. Wyposażony jest w silnik YAMAR o mocy 36 kW. Armatorem jachtu jest O. - S.A. Portem macierzystym s/y BONBON jest Gdańsk. Jacht miał wykaz wyposażenia ruchomego jachtu z 20.04.2009r., pozwolenie radiowe na używanie stacji statkowej w służbie radiokomunikacji morskiej i żeglugi śródlądowej z 07.08.2007r. – ważne do 06.08.2017r. Na podstawie orzeczenia zdolności żeglugowej i karty bezpieczeństwa, ważnych do 20.04.2010r., został dopuszczony do uprawiania żeglugi jako morski statek sportowy w żegludze pełnomorskiej, całodobowej, przy sile wiatru 8°B i stanie morza 6. W tym dniu na s/y BONBON zamustrowało 10 osób.

Obowiązki kapitana objął S.C. (patent jachtowego sternika morskiego z 2008r., 30 lat praktyki morskiej). Ponadto członkami załogi byli: I oficer J.Ch. (patent jachtowego sternika morskiego z 2008r.), II oficer D.A.(patent sternika jachtowego z 2001r., żegluguje od lat szkolnych, uczestniczył w rejsach do Sztokholmu i Kopenhagi z tym kapitanem i I oficerem), III oficer D.P. (od 2005r. pływa na śródlądziu, patent żeglarza jachtowego z 2007r.) i jeszcze sześć osób.

W czasie obejmowania jachtu kapitan nie miał żadnych zastrzeżeń co do jego stanu technicznego i wyposażenia. Na pulpicie w kokpicie był m.in. kompas, z którego odczytuje się aktualny kurs jachtu. Log i sonda działały prawidłowo. Do dyspozycji był katalog niemieckich jachtowych map. Planowano popłynąć jachtem przez Bornholm do Kopenhagi i z powrotem do kraju. W tym dniu, tj. 06.06.2009r. jacht poprowadzono do mariny w Trzebieży i tam zacumowano, by w dniu następnym udać się w rejs zgodnie z planem.

Kapitan i I oficer przeglądali Locję Bałtyku nr 502 – Wybrzeże polskie, wydanie z 2001r. i ustalili, że z portu Trzebież na północ prowadzi kurs 330°. O godz. 07.10 (07.06.2009r.) kapitan stanął za sterem jachtu i po odcumowaniu w Trzebieży, wyprowadził s/y BONBON na silniku z portu w kierunku wyjścia, aby udać się w zaplanowany rejs. Północny tor podejściowy ma szerokość 30m. Dystans pomiędzy poszczególnymi zielonymi pławami wyznaczającymi krawędź tego toru, to ok. 1/3 Mm. Oś toru wyznaczona jest przez nabieżnik. Po minięciu główek portu, jacht wszedł na Zalew Szczeciński. Kapitan przekazał ster III oficerowi. Polecił mu obserwować zielone pławy i sterować jachtem w odległości ok. 20m od tych pław na wschód. Podał kurs 330°. Nie polecił jednak sternikowi obserwacji kompasu, względnie nabieżnika. Kapitan po przekazaniu steru III oficerowi pozostał na pokładzie. Jacht szedł na silniku z prędkością 3-4w. III oficer po raz pierwszy sterował na tym jachcie i rozpoczął swój pierwszy morski rejs.

Była dobra widzialność, wiatr NE 2-3°B, stan zalewu 1-2. Wiatr wiał na prawą burtę jachtu. Kurs s/y BONBON kontrolowano na podstawie obserwacji zielonych pław. III oficer sterując nie obserwował wskazań kompasu, ani nie kontrolował nabieżnika. Jacht minął zielone pławy TN-E i TN-D i zaczął powoli wytracać prędkość. Sonda wskazywała głębokość ok. 1m. W tym momencie, tj. ok. godz. 07.30 s/y wszedł na mieliznę. Nie było gwałtownego zatrzymania, uderzenia. Załoga wyszła na pokład. Do momentu wejścia na mieliznę, kapitan nie korygował kursu jachtu i nie wydawał poleceń sternikowi. W momencie wejścia na mieliznę, nie określił pozycji jachtu z GPS, względnie pozycji obserwowanej. Kapitan nie zalecił też wykonania sondażu. Kapitan podjął manewry w celu samodzielnego zejścia z mielizny. Manewrował silnikiem wstecz i do przodu. Wychylał też płetwę steru na lewą i prawą burtę. Podjęto próbę balastowania jachtu przez zgromadzenie załogi na burtach. Manewry te nie przyniosły rezultatu.

O godz. 07.50 o wejściu na mieliznę przy północnym torze podejściowym powiadomiony został kapitan portu Trzebież i zwrócono się z prośbą o pomoc holowniczą. Kapitana jachtu poinformowano, że jedyną możliwością jest holowanie jachtu przez statek ratowniczy, który najpierw ściągnie jacht z mielizny. Kapitan wyraził zgodę. W celu rozpoznania sytuacji, o godz. 07.51 z miejsca postoju odcumowała łódź ratownicza R-4 z dwoma ratownikami na pokładzie. O godz. 07.53 była już przy jachcie. S/y BONBON był oparty lewą burtą na zachodnim uskoku północnego toru podejściowego do Trzebieży, na północ od pławy TN-D. Załoga jachtu została poinformowana o warunkach finansowych tej operacji, które kapitan jachtu zaakceptował. O godz. 07.55 łódź R-4 powróciła do bazy.

O godz. 08.01 statek ratowniczy MONSUN (24 GT, długość 13,15m, szerokość 4,19m, zanurzenie 0,92m) odcumował z miejsca postoju. O godz. 08.05

minął trawers główek północnych portu Trzebież i o godz. 08.10 był już przy jachcie. Załoga jachtu była spokojna, nie była pod wpływem alkoholu. S/y BONBON znajdował się na mieliźnie w przybliżonej pozycji geograficznej 53°40,199' N i 014°30,479' E. O godz. 08.12 ze statku ratowniczego na jacht podano hol. M/s MONSUN był przed jachtem, który był niedaleko z lewej burty, za rufą statku. Jacht stał na kursie północno-wschodnim. Hol podano ze statku ratowniczego o godz. 08.14 poprzez kluzę dziobową jachtu, został zamocowany do jego masztu i rozpoczęto ściąganie s/y BONBON z mielizny.

O godz. 08.15 jacht odzyskał pływalność i został odholowany w kierunku pławy TN-A na głęboką wodę. O wypadku kapitan nie powiadomił armatora czarterującego. W trakcie holowania nie stwierdzono anomalii w zachowaniu się jachtu. Jego załoga sprawdziła silnik i urządzenia sterowe – były sprawne. O godz. 08.20 zamocowano jacht przy prawej burcie statku ratowniczego MONSUN i dwóch członków załogi s/y BONBON przeszło na statek ratowniczy w celu załatwienia formalności. O godz. 08.30 podpisano pokwitowanie usługi. Po uregulowaniu należności, żeglarze powrócili na jacht. S/y MONSUN udał się w drogę powrotną do bazy.

Wobec braku uszkodzeń na jachcie, kapitan podjął decyzję o kontynuowaniu zaplanowanej podróży morskiej. Jachtem sterował III oficer. Po minięciu portu w Świnoujściu postawiono żagle i jacht wyszedł w morze. Kiedy był w odległości ok. 3 Mm od główek wyjściowych, został cofnięty przez Kapitanat Portu Świnoujście, celem złożenia odpowiednich dokumentów. O godz. 15.50 jacht zacumował w basenie jachtowym w Świnoujściu. W dniu 08.06.2009r. kapitan jachtu dokonał przeglądu i stwierdził, że s/y BONBON jest sprawny technicznie. Kapitan Portu Świnoujście wyraził zgodę na przejście jachtu do Szczecina. Na terenie przystani „EURO Jacht Klub Pogoń” w Szczecinie 09.06.2009r. s/y BONBON został wyslipowany. Inspektor Polskiego Związku Żeglarskiego dokonał przeglądu. Oględziny podwodnej części kadłuba wykazały drobne porysowania płetwy balastowej od strony krawędzi natarcia. Nie stwierdził uszkodzeń kadłuba (brak przecieków) i wału śrubowego. Orzeczenie zdolności żeglugowej zachowało ważność.

Inspektor Urzędu Morskiego w Szczecinie dokonał inspekcji doraźnej na jachcie 10.06.2009r. Także nie stwierdził uszkodzeń kadłuba. Osprzęt, urządzenia kotwiczne i cumownicze były sprawne – zgodne z wymogami. Wyposażenie pokładowe, nawigacyjne, radiowe, ratunkowe i p.poż. było zgodne z Wykazem wyposażenia ruchomego jachtu. Dla s/y BONBON wydano kartę bezpieczeństwa ważną do 20.04.2010r. Koszty związane z wyslipowaniem jachtu i przeglądem przeprowadzonym przez PZŻ i UM wyniosły 667 zł, a z ratownictwem 732 zł.

OCENA IZBY MORSKIEJ:

(...) Izba Morska ustaliła, iż w momencie wypadku nie określono pozycji ani za pomocą GPS, ani pozycji obserwowanej w oparciu o stałe oznakowanie nawigacyjne. Pozycję z GPS określono dopiero po wykonaniu manewrów podjętych w celu samodzielnego zejścia z mielizny, zapisując ją jednak z dużym błędem. Kiedy jacht zaczął wytracać prędkość, sonda wykazywała głębokość ok. 1 m. Mało prawdopodobne jest, by jacht wskutek podjęcia manewrów w celu samodzielnego zejścia z mielizny przemieścił się w zakresie 15m, o czym mówi kapitan. Świadek W.G. wskazuje, że „kapitan manewrował naprzód i wstecz silnikiem, ruchy płetwą sterową nie miały sensu, gdyż staliśmy. W czasie manewrów maszyną były manewry kilka metrów do przodu i do tyłu i to wszystko”.

Zdaniem Izby Morskiej, nie bez znaczenia dla ustalenia przyczyn wypadku jest to, że ster objął najmniej doświadczony oficer, który po raz pierwszy stanął za sterem na tym jachcie. W czasie przejścia ze Szczecina do Trzebieży nie sterował. Kurs jachtu kontrolował tylko poprzez obserwację pław. W ten sam sposób kontrolował kurs pozostający na pokładzie kapitan, który tylko od czasu do czasu spoglądał na nabieżnik. Zarówno on, jak i sternik nie kontrolowali kursu z wykorzystaniem kompasu.

W momencie wypadku wiał wiatr z kierunku NE 2-3°B, była dobra widzialność. Wiatr oddziaływał więc na prawą burtę jachtu i przy małej prędkości z jaką szedł jacht – do 3 w, powodował jego dryf na zachód. Zdaniem Izby Morskiej jacht cały czas zachowywał ten sam kąt kursowy względem pław, zmieniając kurs kompasowy w prawo. W tej sytuacji sama obserwacja pław nie wystarczyła do kontroli i zachowania właściwego kursu. Należało kontrolować kurs w oparciu o wskazania kompasu i obserwację nabieżnika.

Izba Morska dysponowała dwoma sondażami toru podejściowego do portu Trzebież, które zostały wykonane w marcu i sierpniu 2009r. W torze tym o szerokości 30 m nie ma głębokości zagrażających bezpieczeństwu jachtu. Na jachcie nie określono kursu na jakim wszedł on na mieliznę.

Przedstawione wyżej przyczyny i okoliczności wypadku, mają także potwierdzenie w ustalonym, przybliżonym kursie jachtu, na którym wszedł on na mieliznę. II oficer stwierdził, iż „jacht stał na takim kursie, na jakim odbyło się ściągnięcie jednostki przez statek ratowniczy.” Świadek W.G., jak i kapitan statku ratowniczego wskazali, że jacht holowany był z mielizny w kierunku północno-wschodnim. Kapitan jachtu potwierdził, że „MONSUN działał w kierunku północnym, północno-wschodnim.” Reasumując Izba Morska orzekła, że przyczyną wejścia na mieliznę idącego na silniku s/y BONBON było niezachowanie kursu jachtu w wyniku braku kontroli pozycji.