

**Wejście na mieliznę jachtu ZAWISZA CZARNY na torze wodnym Świnoujście-Szczecin w rejonie dalby 48  
w dniu 11 czerwca 2010r.**

/wyciąg z orzeczenia Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 30 września 2010r. – WMS-3/10/

Przyczyną wejścia na mieliznę jachtu żaglowego ZAWISZA CZARNY (GT 162, długość 36,07 m) podczas przejścia torem wodnym Świnoujście-Szczecin w okolicy dalby 48 – na wschodnim brzegu, w pobliżu pozycji 53°30,6' N i 014°37,9' E w dniu 11 czerwca 2010r. o godz. 05.15 w warunkach ograniczonej przez mgłę widzialności do ok. 40 m, wiatru NNW 1°B i prądzie wychodzącym poniżej 1 węzła, była gwałtowna zmiana kursu w lewo.

**STAN FAKTYCZNY:**

Od dnia 07 czerwca 2010r. s/y ZAWISZA CZARNY odbywał rejs szkoleniowy po Bałtyku z wejściem do portu Świnoujście. 11 czerwca 2010r. o godz. 00.27 odcumował od nabrzeża w tym porcie i udał się do Szczecina, by zacumować przy nabrzeżu Bulwar Chrobrego. Zanurzenie jachtu wynosiło: na dziobie 3,00 m, na rufie 4,5 m. ZAWISZA CZARNY jest jachtem o pojemności brutto 162, długości całkowitej 36,07m, szerokości 6,70 m, powierzchni ożaglowania 439 m<sup>2</sup>, wyposażony w silnik spalinowy o mocy 287 kW, zbudowanym w 1951/1961r. Armatorem jachtu jest C.W.M. ZHP Zespół Armatorski „Zawisza Czarny” – Gdynia. Na podstawie karty bezpieczeństwa wydanej 24.05.2010r. z ważnością do 23.05.2015r. został dopuszczony do uprawiania żeglugi jako jacht żaglowy, szkolny w żegludze międzynarodowej bez ograniczeń, przy sile wiatru 8°. Jacht rozwija prędkość przy „cała naprzód” 9w, przy „pół naprzód” 7w, przy „wolno naprzód” 6w i przy „bardzo wolno naprzód” 5w.

Na pokładzie jachtu, oprócz stałej załogi zaokrętowana była młodzież, która uczestniczyła w rejsie szkoleniowym. Łącznie było 37 osób. Kapitanem był R.W. /patent kpt. jacht. z 1979r., 51 lat praktyki morskiej/. Kapitanem-stażystą był A.M. /patent kpt. jacht. z 1976r., uprawnienia obserwatora radarowego, praktyka morska 56 lat/. Funkcję st. oficera pełnił K.D. /patent kpt. jachtowego z 1985r., żegluje od ok. 40 lat/. Kabina nawigacyjna znajduje się pod pokładem. Z kabiny tej na pokład rufowy odległość wynosi 5-6m, po drodze trzeba pokonać dwa lub trzy stopnie schodów. Tak więc, żeby przekazać informację na pokład nawigacyjny, trzeba wejść na pokład rufowy i odwrócić się w stronę dziobu.

Na mostku, na pokładzie nawigacyjnym znajdował się kompas magnetyczny. Kompas ma elektryczne oświetlenie. Tarcza róży kompasowej jest o średnicy 30 cm. Przed kołem sterowym był zamontowany wskaźnik wychylenia płetwy steru sprzężony z płetwą steru. Na mostku był aparat UKF, a także telegraf maszynowy. W kabinie nawigacyjnej były do dyspozycji: GPS, komputer z dużym ekranem z mapą elektroniczną najnowszej generacji, z systemem Automatycznej Identyfikacji Statków, zawierająca wszystkie niezbędne informacje, aktualna mapa

konwencjonalna zalewu nr INT 1298-75, 2 radary, echosonda, trzy systemy satelitarne. Obydwa radary znajdowały się z lewej burty jachtu. W czasie przejścia pracował jeden radar FURUNO na zakresie 0,75 Mm- był sprawny. Kapitan R.W. ustalił, że w przejściu ze Świnoujścia do Szczecina wykorzystywany będzie obraz mapy elektronicznej. Pogoda była dobra. Żeglowano torem wodnym. Widoczne było wejście do Trzebieży i Stepnicy. Po minięciu tych portów widzialność się pogorszyła, gdzieś występowały zamglenia. Jacht szedł przy pracy silnika „pół naprzód” z prędkością ok. 6w.

O godz. 04.00 nastąpiła zmiana wachty. Kapitan pozostawał na mostku. Oficerem tej IV wachty był kapitan – stażysta. Ponadto w jej skład wchodziło sześciu członków załogi bez stopni żeglarskich i dwóch załogantów, legitymujących się patentem żeglarskiego jachtowego, którzy stali za sterem. S/y ZAWISZA CZARNY znajdował się wówczas w pozycji: 53°36'N, 014°35'E. Była mgła, widzialność 5. Jacht podążał przy pracy silnika „wolno naprzód” do „bardzo wolno naprzód” tj. z prędkością ok. 5w. Po wystąpieniu mgły, kapitan kontynuował nawigację w oparciu o wskazania mapy elektronicznej. Około godz. 04.20 ster przejęła D.K. W połowie długości jachtu, na wysokości mostka, z lewej i prawej burty byli wystawieni obserwatorzy. Na dziobie nie było obserwatora.

Kapitan stał na prawym skrzydle. Obsługiwał telegraf maszynowy i wydawał komendy na ster. IV oficer zbiegał z mostka do kabiny nawigacyjnej. Będąc w kabinie obserwował tylko ekran mapy elektronicznej, nie obserwował radaru. Kontrolował pozycję z GPS i na ekranie mapy elektronicznej. Wychodził na mostek i korygował kurs, wskazując sternikowi jak ma sterować. Sterowanie odbywało się w oparciu o wskazania kompasu. Obserwował też nabeżnik i wskazywał sternikowi jaki ma trzymać kurs na kompasie. Uwzględniał też poprawkę między kursem rzeczywistym /do ok.30%. W kabinie nawigacyjnej przebywał starszy oficer, który od czasu do czasu wychodził na pokład rufowy i głosem informował kapitana o pozycji jachtu. Informacje uzyskiwał obserwując ekran mapy elektronicznej. S/y ZAWISZA CZARNY szedł kursem 174°, Minął Iński Nurt i skręcał w rzekę Odrę.

Około godz. 05.00 ster przejął IV oficer. Jacht był po zmianie kursu ze 174° na 198°. To była informacja z mapy elektronicznej podana przez starszego oficera. S/y ZAWISZA CZARNY szedł prawą stroną toru wodnego z prędkością ok. 5 w. Kompas był oświetlony. IV oficer po raz pierwszy sterował tym jachtem. Widzialność spadła do ok. 40 m. Od tej godziny nadawano sygnały mgłowe. Nie było żadnych meldunków od obserwatorów z lewej i prawej burty – była mgła. Starszy oficer, który był w kabinie nawigacyjnej zaobserwował na ekranie z mapą elektroniczną, że jacht idzie zbyt blisko prawej krawędzi toru. Wyszedł na pokład rufowy i zameldował o tym kapitanowi. Powiedział też, że jacht podąża w stronę mielizny i trzeba zmienić kurs w lewo. Wyspę Żurawią widział. Do jej brzegu było bardzo blisko. Starszy oficer zszedł do kabiny nawigacyjnej. Kapitan wydał komendę na ster: „idziemy w lewo”. IV oficer gwałtownie wychylił ster na lewą burtę. Jacht odszedł od prawej krawędzi toru wodnego i skręcił w lewo. Przed dziobem zaobserwowano brzeg lądu. Młodzież, która pełniła wachtę krzyczała, że przed

dziobem widać krzaki. Z prawej burty widoczna była dalba 48. Kapitan wydał komendę: „prawo na burtę”. IV oficer wyłożył ster „prawo na burtę”, a kapitan manetką silnika głównego dał „cała wstecz”. Te manewry nie przyniosły rezultatu i o godz. 05.15 s/y ZAWISZA CZARNY wszedł na mieliznę w okolicy dalby 48 – na wschodnim brzegu, w przybliżonej pozycji 53°30,6’N i 014°37,9’E.

Dziób jachtu wbił się w skarpe toru wodnego pod kątem 30-40° licząc od lewej burty. Z prawej burty w odległości ok. 30m w namiarze ok. 20° znajdowała się dalba 48. Bukszpryt był wśród drzew. W tym czasie był wiatr NNW 1°B, prąd wychodzący poniżej 1 węzła, ograniczona przez mgłę widzialność do 40m. W czasie postoju jachtu na mieliznie, torem wodnym szły statki. Kapitan przystąpił do ustalania, czy nie doszło do wypadku wśród załogi i czy nie ma zniszczeń na jachcie. Dokonano sondażu dookoła jachtu. Sondaż wskazywał, że głębokość na wysokości rufy to ok. 6m. Głębokość od strony dziobu wynosiła ok. 2m. Jacht podparty był częścią dziobową. Podjęta próba zejścia jachtu z mielizny przy pracy silnika „cała wstecz” jak i też rozkołysanie jachtu przez załogę, nie przyniosły oczekiwanych efektów. Ze zbiorników dziobowych usunięto 1,5 tony wody słodkiej. Przecieków nie stwierdzono.

O godz. 05.40 kapitan nawiązał łączność z VTS w Policach, poinformował o wejściu jachtu na mieliznę i zwrócił się o skierowanie holownika w miejsce zdarzenia w celu ściągnięcia jachtu z mielizny. O godz. 06.00 holownik KORNEL udał się w rejon dalby 48. Z kluzy rufowej jachtu podano na dziób holownika hol o długości 20m. O godz. 07.10 s/y ZAWISZA CZARNY zszedł z mielizny. Od godz. 07.15 kontynuowano podróż. Holownik ustawił jacht na torze wodnym, po czym, oddał hol na jacht i pozostawał w asyście do wysokości nabrzeża Huta. Po stwierdzeniu przez kapitana jachtu, że s/y ZAWISZA CZARNY jest sprawny technicznie i może kontynuować podróż, holownik udał się do bazy ZUŻ. O godz. 08.30 jacht zacumował przy nabrzeżu Bulwar Chrobrego

W tym dniu Polski Rejestr Statków dokonał na jachcie oględzin wszystkich przestrzeni wewnątrz kadłuba. Nie stwierdził przecieków wody i uszkodzeń konstrukcji. Nurek przeprowadził oględziny podwodnej części kadłuba. Nie stwierdził uszkodzeń śruby napędowej, steru, stępek przechyłowych, poszycia burt i stępki. Stwierdził jedynie otarcie poszycia burtowego na dziobie i otarcie stępki belkowej na dziobie i rufie. Klasa statku została przywrócona. W dniu 12.06.2010r. po przeprowadzonej inspekcji przez Urząd Morski w Szczecinie, karta bezpieczeństwa odzyskała ważność.

### **OCENA IZBY MORSKIEJ:**

#### **1. Organizacja wachty po pogorszeniu się widzialności.**

Statek żaglowy ZAWISZA CZARNY szedł ze Świnoujścia do portu Szczecin. O godz. 04.00 zmieniła się wachta. Objął ją zainteresowany kpt. jachtowy IV oficer. Za sterem zmieniali się członkowie załogi posiadający patent żeglarza jachtowego.

Kapitan podjął decyzję, że w czasie tego przejścia dla prowadzenia i kontroli nawigacji wykorzystywany będzie obraz mapy elektronicznej z systemem automatycznej identyfikacji statków AIS. Zainteresowani kapitan, starszy oficer jak i oficer wachtowy potwierdzili w swych wyjaśnieniach, że w kabinie nawigacyjnej, znajdującej się pod mostkiem, pracował radar FURUNO. Był sprawny, jednak nie obserwowano jego ekranu. /Radar FURUNO był m.in. przedmiotem inspekcji urzędu morskiego, koniecznej dla wydania karty bezpieczeństwa./

Kapitan wyjaśnił, że po wystąpieniu mgły prowadzono nawigację na mapie elektronicznej. Potwierdzili to: oficer wachtowy, który kontrolował drogę statku w kabinie nawigacyjnej do godz. 04.00 /"Nie obserwowałem radaru.", „Ja nie wiem jak wskazywał radar.", „W czasie tego przejścia nie dotykałem radaru, nie przełączałem zakresu."/, a także st. oficer, który pracował w nawigacyjnej kontrolując drogę statku /"W zasadzie bardziej opierałem się na mapie elektronicznej."/.

Paragraf 34 ust. 1 Zarządzenia nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17.IX.202r. Przepisy portowe wskazują, że dla statków o długości całkowitej 20m i większej żegluga przy widzialności poniżej 1 Mm dozwolona jest, o ile posiadają one sprawny radar. Brzmienie tego przepisu wskazuje jednoznacznie, że nawigacja w warunkach ograniczonej widzialności winna być prowadzona głównie na podstawie wskazań radaru. Obraz radarowy przedstawia aktualną sytuację statku, dokładne usytuowanie na torze wodnym, a przede wszystkim identyfikuje statki będące na torze, które nie posiadają systemu automatycznej identyfikacji.

W wyjaśnieniach swych kapitan stwierdził, że obserwacja sytuacji na mapie elektronicznej była dobrze prowadzona, jednak bez dodatkowych informacji z obserwacji obrazu radarowego, a jeśli chodzi o ruch statków z przeciwka, liczył na informacje z VTS. W kabinie nawigacyjnej do dyspozycji była mapa konwencjonalna, której nie wykorzystywano.

O godz. 05.00 ster objął oficer wachtowy. Od tego momentu nadawano sygnały mgłowe. Na skrzydłach mostka pozostawali obserwatorzy. Kontrolę nawigacji sprawował st. oficer, który obserwował ekran mapy elektronicznej w nawigacyjnej i przekazywał informacje wychodząc od czasu do czasu na poziom pokładu rufowego. Wspomagał on w ten sposób wachty.

## **2. Sytuacja statku żaglowego ZAWISZA CZARNY w momencie mijania Wyspy Żurawiej, po zmianie kursu na 198°.**

Na mostku pozostawał kapitan, który stał w okolicy manetki silnika, po prawej stronie kolumny sterowej. Sterował oficer wachtowy. Starszy oficer z nawigacyjnej przekazywał istotne dla żeglugi informacje na mostek. Po zmianie kursu na 198° wystąpiła fala gęstej mgły, ograniczającej widzialność do ok. 40m /długość statku/.

Starszy oficer obserwując ekran mapy elektronicznej zorientował się, że statek idzie prawą krawędzią toru. Wyszedł na pokład, przekazał tę informację oraz zalecił

zmianę kursu w lewo. Przekazał też informację, że żegluga bez korekty może doprowadzić do wejścia na mieliznę. Chodziło tu o wyjście poza tor wodny.

Izba Morska wyraża wątpliwość, co do prowadzenia właściwej obserwacji w tym czasie z pokładu. Przyjmując, iż statek poruszał się prawą krawędzią toru wodnego, a widzialność była do ok. 40m, prawidłowa obserwacja z pokładu winna doprowadzić do tego samego wniosku, do którego doszedł st. oficer prowadząc obserwację mapy elektronicznej. Oficer ten wyraźnie stwierdził, iż kiedy wyszedł na pokład z informacją, że należy przejść w lewo, widział Wyspę Żurawią bardzo blisko. Stwierdził nawet, że było to niepokojące.

### 3. Niewłaściwa komenda zmiany kursu w lewo, brak kontroli jej wykonania.

Z wyjaśnień zainteresowanego kapitana statku wynika, że bezpośrednio po informacji st. oficera, iż statek idzie prawą krawędzią toru i należy zmienić kurs w lewo, wydał komendę „idziemy w lewo”. Podczas składanych wyjaśnień w kapitanacie portu bezpośrednio po wypadku, tak właśnie wyglądała relacja kapitana. Zakres wykonania zmiany kursu określił on w ten sposób, iż sternik dał gwałtownie w lewo, wychylając ster ok. 20° w lewo. Stwierdził też, że przyczyną zdarzenia było zbyt gwałtowne wychylenie steru przez sternika, a przede wszystkim warunki pogodowe. Jak wynika z ustaleń, wydanie tej komendy nie poprzedziło rozeznania sytuacji jachtu.

Zdaniem Izby, należało w tym momencie ustalić dokładną pozycję statku. W tej sytuacji zagrożenia wejścia na mieliznę, w tym wypadku wyjścia poza tor wodny, należało ustalić głębokości poza torem, przeanalizować wskazania mapy. W celu rozeznania sytuacji można było zredukować prędkość, a także wykorzystać wskazania echosondy.

Podczas rozprawy kapitan wyjaśnił, że komenda „idziemy w lewo” była poparta wartością w zakresie 10-15°. Dodał też, że zwykle posługuje się mniejszymi wartościami tj. do 10°. Sterujący nie pamiętał, czy kapitan podał zmianę kursu w stopniach. Jego zdaniem zmienił kurs w lewo o 15°. Ostatecznie sternik nie potrafił jednoznacznie określić, czy zmienił kurs w zakresie 15° czy 10°. Dodał też, że nie obserwował wskaźnika wychylenia płetwy steru i by odczytać kurs z kompasu musiał się wychylić. Podkreślił, że był skoncentrowany na sterowaniu. Po wykonaniu tego manewru odczytał z kompasu, że kurs zmieniono 15° w lewo. Pozycja statku na torze wodnym /prawa krawędź toru wodnego/i miejsce wejścia na mieliznę wskazują jednoznacznie, że zmiana kursu musiała nastąpić w dużym zakresie.

Art. 59 §1 K.m. wskazuje, że kapitan obowiązany jest osobiście prowadzić statek przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa. Oczywiście jest, że chodzi tu o czynne prowadzenie statku. Tymczasem – jak wykazało postępowanie przed Izbą – przed podyktowaniem manewru w lewo kapitan nie dokonał rozeznania sytuacji, nie wydał precyzyjnej komendy w lewo, uwzględniającej korektę kursu w wąskim przejściu w warunkach

ograniczonej widoczności, a przede wszystkim nie kontrolował jej wykonania, bowiem nie obserwował ani wskazania wychylenia płetwy steru, ani nie obserwował kompasu. Nastąpiło to w sytuacji, kiedy miał też wiedzę, że sternik „chyba pierwszy raz sterował tym statkiem, a tu trzeba się przyzwyczaić do ZAWISZY”.

Izba Morska, wbrew wyjaśnieniom kapitana, ustaliła w oparciu o zapisy w dzienniku portowym, iż w czasie i w miejscu wypadku był prąd wychodzący poniżej 1 w. Zdaniem Izby, w sytuacji kiedy sterujący, jak i kapitan nie kontrolowali wskaźnika wychylenia płetwy steru i wskazań kompasu, nieuprawnione są ich uwagi na temat ewentualnej awarii wskaźnika płetwy steru, a co za tym idzie wg nich niewłaściwe działanie steru. Postępowanie nie dostarczyło żadnych dowodów, które by to potwierdzały. W wyniku oględzin poszycia kadłuba po wypadku, nie stwierdzono uszkodzeń śruby napędowej i steru. Po zejściu z mielizny statek bezpiecznie przeszedł do portu Szczecin. Załoga nie sygnalizowała żadnych nieprawidłowości w działaniu steru.

Reasumując Izba Morska orzekła, że przyczyną wejścia na mieliznę jachtu żaglowego ZAWISZA CZARNY (GT 162, długość 36,07 m) podczas przejścia torem wodnym Świnoujście-Szczecin w okolicy dalby 48 – na wschodnim brzegu, w pobliżu pozycji 53°30,6' N i 014°37,9' E w dniu 11 czerwca 2010r. o godz. 05.15 w warunkach ograniczonej przez mgłę widzialności do ok. 40 m, wiatru NNW 1°B i prądzie wychodzącym poniżej 1 węzła, była gwałtowna zmiana kursu w lewo.