



**PKBWM**

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH

# RAPORT TYMCZASOWY

## 24/17

bardzo poważny wypadek morski

**Zestawu holowniczego:  
holownik IKAR i prom  
rzeczny samochodowo-  
pasażerski  
SIEBENGEIRGE**

Zatonięcie holowanego promu na Morzu Północnym  
w dniu 30 kwietnia 2017 r.

Kwiecień 2018



Badanie bardzo poważnego wypadku zatonięcia rzeczno promu pasażersko-samochodowego SIEBENGEBRIGE holowanego przez holownik IKAR prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2012 r. poz. 1068 z późn. zm.) 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).

**Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich**

ul. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel. +48 91 4403 290, tel. kom. +48 664 987 987

e-mail: [pkbwm@mgm.gov.pl](mailto:pkbwm@mgm.gov.pl)

[www.pkbwm.gov.pl](http://www.pkbwm.gov.pl)



## Spis treści

1. Fakty.....	4
2. Informacje ogólne .....	5
2.1. Dane statków .....	5
2.1.1. Holownik „IKAR” .....	5
2.1.2. Rzeczny prom samochodowo-pasażerski „Siebengebirge” .....	6
2.2. Informacje o podróży zestawu holowniczego „Ikar” & „Siebengebirge” .....	7
2.3. Informacje o wypadku.....	7
3. Opis okoliczności wypadku .....	8
4. Wstępna analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz.....	10
5. Spis zdjęć.....	11
6. Wykaz stosowanych terminów i skrótów.....	10
6. Źródła informacji.....	11
7. Skład zespołu badającego wypadek .....	11
8. Przewidywany termin opublikowania raportu końcowego.....	11



## 1. Fakty

W dniu 29 kwietnia 2018 r. o godz. 15:55 zestaw holowniczy w skład którego wchodził holownik „Ikar” oraz holowany rzeczny prom samochodowo – pasażerski „Siebengebirge” z pilotem na burcie holownika, odcumował od nabrzeża w porcie Rotterdam. Po zdaniu pilota zestaw holowniczy kontynuował zaplanowaną podróż do Hanko (Finlandia)

W dniu 30 kwietnia 2018 r. o godzinie 04:45 załoga holownika zauważyła przechył na prawą burtę oraz pogłębiający się trym na dziób holowanej jednostki. Kapitan niezwłocznie powiadomił Straż Graniczną Holandii o zaistniałej sytuacji i po otrzymaniu zgody skierował zespół holowniczy do portu Den Helder w prowincji Holandia Północna (nad cieśniną Marsdiep).

W dniu 30 kwietnia 2018 r. o godz. 06:25 obiekt holowany obrócił się stępką do góry, a o godz. 07:40 całkowicie zanurzył się pod wodą.

O godz. 08:30 odcięto hol i na polecenie Straży Granicznej holownik pozostał w rejonie zatonięcia holowanej jednostki. W związku z otrzymanym poleceniem o godz. 08:55 rzucono kotwicę i oczekiwano na dalsze decyzje.

O godz. 10:50 na holownik weszli przedstawiciele Straży Granicznej i przeprowadzili przesłuchanie oraz sprawdzili dokumenty jednostki.

O godz. 13:05 zezwolono holownikowi na podniesienie kotwicy i kontynuowanie podróży.

W dniu 4 maja 2017 r o godz. 11:35 holownik zacumował w porcie w Gdyni.



## 2. Informacje ogólne

### 2.1. Dane statków

#### 2.1.1. Holownik „IKAR”



*Zdjęcie 1. Holownik "Ikar"*

Bandera:	polska
Właściciel:	Jan Stępniewski i S-ka Sp. z o.o. Sea Towage & Offshore Services
Armator:	j.w.
Instytucja klasyfikacyjna:	PRS
Typ statku:	holownik
Sygnal rozpoznawczy:	SPG 2521
Nr identyfikacyjny IMO:	6519302
Pojemność brutto (GT):	171
Rok budowy:	1966
Moc maszyn:	882 kW (MWM)
Szerokość:	7,54 m



Długość całkowita:	29,97 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	stal
Minimalna obsada załogowa:	6 osób (podróże międzynarodowe)

### 2.1.2. Rieczny prom samochodowo-pasażerski „Siebengebirge”



Zdjęcie 2. prom "Siebengebirge" (fotograf "reinekefox")

Bandera:	niemiecka
Armator:	Fährgesellschaft Honnef Pool GmbH&Co. KG, Niemcy
Nabywca promu:	JS Ferryway Ltd. Oy, Finlandia
Typ statku:	rieczny prom samochodowo - pasażerski
Sygnal rozpoznawczy:	DC 8403
Nośność:	110 t (12 samochodów osobowych i 250 pasażerów)
Rok budowy:	1969
Moc maszyn:	589 kW (S.K.L. 6NVD 48A-2U)
Szerokość:	14,00 m
Długość całkowita:	39,50 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	stal
Minimalna obsada załogowa:	bez obsady – obiekt holowany



## 2.2. Informacje o podróży zestawu holowniczego „Ikar” & „Siebengebirge”

Port rozpoczęcia holowania:	Rotterdam (Holandia)
Port przeznaczenia:	Hanko (Finlandia)
Rodzaj żeglugi:	żegluga międzynarodowa
Informacje o załodze holownika:	6 osób
Informacja o pasażerach:	bez pasażerów

## 2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj:	bardzo poważny wypadek morski
Data i czas wypadku:	30.04.2017 r. godz. 07:40 LT
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia	$\varphi = 53^{\circ}06,85' N$ ; $\lambda = 004^{\circ}33,76' E$
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Morze Północne – na zachód od Texel,
Charakter akwenu:	przybrzeżny, poza torem wodnym,
Pogoda w trakcie wypadku:	wiatr NE 4°B, widzialność bardzo dobra,
Stan eksploatacyjny holownika „Ikar”:	holowanie promu pasażersko samochodowego,
Stan eksploatacyjny promu „Siebengebirge”:	na holu, bez obsady, wyłączony z eksploatacji,
Skutki wypadku dla holownika „Ikar”:	holownik nie odniósł uszkodzeń – utrata holu,
Skutki wypadku dla promu „Siebengebirge”:	jednostka zatonała.



### 3. Opis okoliczności wypadku

Dnia 26 kwietnia 2017 roku o godz. 18:35 (LT) holownik „Ikar” przyłynął do portu Rotterdam, Holandia i o godz. 20:35 zacumował do burty jednostki którą miał holować tj. rzeczno-promu samochodowo-pasażerskiego „Siebengebirge”.

Dnia 27 kwietnia 2017 o godzinie 0830 na prom „Siebengebirge” przybyła ekipa firmy Redwise mająca za zadanie przygotować prom „Siebengebirge” do holowania z Rotterdamu do Hanko w Finlandii. Przygotowania do holowania polegały między innymi na demontażu ramp najazdowych na dziobie i rufie promu, zaślepieniu otworów w kadłubie (odpowietrzeń zbiorników i otworów powstałych po demontażu ramp), zabezpieczeniu okien sterówki za pomocą sklejki, zaślepieniu części otworów w nadburciu promu itd. Zdemonstrowane rampy zostały złożone na pokładzie promu i zamocowane. Firma Redwise wykonała również uchwyty służące do zamocowania łańcuchów (ang. *chain bridles*) holu głównego.

Dnia 28 kwietnia 2017 pracownicy firmy Redwise kontynuowali prace zabezpieczające na promie „Siebengebirge”. O godz. 14:30 na holownik „Ikar” przybyli przedstawiciele Ubezpieczyciela (Firma IF), w celu przeprowadzenia inspekcji zestawu holowniczego pod kątem gotowości do planowanego holowania. Sprawdzili dokumenty holownika oraz certyfikaty osprzętu, który miał zostać użyty w trakcie holowania, a także plan trasy holowania wraz o określonymi portami schronienia. Przedstawiciele Ubezpieczyciela otrzymali kopie dokumentów, o które zwrócili się do Kapitana MT „Ikar”.

Dnia 29 kwietnia 2017 o godzinie 0700 załoga MT „Ikar” rozpoczęła zbrojenie „Siebengebirge” (zakładanie osprzętu holowniczego). Przedstawiciele Ubezpieczyciela zwrócili się do kapitana MT „Ikar” z poleceniem przeprowadzenia próby obciążeniowej uchwytów zainstalowanych przez firmę Redwise służących do zamocowania holu głównego. Próba polegała ona na tym, iż holownik „Ikar” mocował swój hol główny kolejno do obu uchwytów i opierając się rufą o dziób „Siebengebirge”, naciągał hol za pomocą windy holowniczej. Oba zamocowania zostały poddane próbie o obciążeniu statycznym około 19 ton metrycznych (uciąg windy holowniczej MT „Ikar”). Po zakończeniu próby obciążeniowej przedstawiciel ubezpieczyciela dokonał zewnętrznych oględzin obu uchwytów.

Po zakończeniu inspekcji, przedstawiciel Ubezpieczyciela, firma Al Mare Consulting AB, wystawiła certyfikat gotowości zestawu do holowania (ang. *Towage Approval Certificate*). Zgodnie z certyfikatem ekspert firmy Al Mare Consulting AB uznał, iż zestaw jest należycie





przygotowany do planowanego holowania z Rotterdamu do Hanko przez Skagerrak. Czas holowania został określony na około 8 dni. Do certyfikatu dołączono listę zaleceń i ograniczeń. Zgodnie z zaleceniami graniczne warunki pogodowe dla prowadzenia holowania to: siła wiatru maksymalnie 12 m/s oraz wysokość fali znaczącej nie więcej, niż 1,5 metra.

Zestaw holowniczy z pilotem na burcie oraz w asyście holownika portowego „Buizero” odcumował od nabrzeża o godz. 15:55.



*Zdjęcie 3. Zestaw holowniczy na wyjściu z Rotterdamu z asystą holownika portowego*

O godz. 18:10 zwolniono holownik portowy z asysty, a po minięciu Hook van Holland o godz. 19:10 pilot zszedł z holownika. Wydłużono hol do 140 m i rozpoczęto holowanie morskie z szybkością ok. 5 w.

Kolejnego dnia, tj. 30 kwietnia 2017 r. o godz. 04:00 pełniący wachtę oficer zauważył że światła burtowe holowanego promu wskazują, że jest on przechylony na prawą burtę. Powiadomiony o sytuacji Kapitan holownika zmniejszył prędkość holowania i niezwłocznie powiadomił o zaistniałej sytuacji holenderską Straż Przybrzeżną.

Uzyskał zgodę na zejścia z toru wodnego i skierowanie zestawu holowniczego do portu Den Helder. Zestaw holowniczy skierował się do wskazanego portu schronienia.

O świcie stwierdzono, że prom oprócz przechyłu ma również znaczny trym na dziób.

O godz. 06:25 holowany prom przewrócił się do góry stępką, a następnie o godz. 07:40 zatonął na głębokości 20 m.



Powiadomiona o zatonięciu jednostki Straż Graniczna poleciła pozostać Kapitanowi holownika w miejscu zatonięcia promu. Po odcięciu o godz. 08:30 holu łączącego jednostki „Ikar” zakotwiczył w pobliżu miejsca zatonięcia promu.

O godz. 10:50 przybyli na burtę przedstawiciele Straży Granicznej w celu przesłuchania Kapitana i sprawdzenia dokumentów.

O godz. 13:05 Kapitan otrzymał zezwolenie na opuszczenie rejonu zatonięcia holowanej jednostki.

Do portu w Gdyni holownik „Ikar” wszedł 4 maja 2017 r. o godz. 11:35.

#### **4. Wstępna analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz**

W związku z zatonięciem promu nie można jednoznacznie określić przyczyn dla których jednostka zaczęła nabierać wody, a następnie utraciła pływalność.

W ocenie Komisji prom „Siebengebirge” został zaprojektowany i zbudowany do żeglugi w akwenach zamkniętych i na wodach wewnętrznych. 46-cio letnia jednostka pomimo dobrego stanu technicznego nie była przeznaczona do wychodzenia na otwarte morze.

Zabezpieczenie otworów zewnętrznych mogło zapewnić jedynie strugoszczelność, a nie chronić przed dostaniem się wody do przestrzeni wewnętrznych promu.

Wprawdzie wykonano szereg zabezpieczeń mających na celu zapewnienie pływalności jednostki, ale wychodząc na otwarte morze prom nie posiadał certyfikatu potwierdzającego jego dzielność morską.

#### **5. Spis zdjęć**

<i>Zdjęcie 1. Holownik "Ikar".....</i>	<i>5</i>
<i>Zdjęcie 2. prom "Siebengebirge" (fotograf "reinekefox").....</i>	<i>6</i>
<i>Zdjęcie 3. Zestaw holowniczy na wyjściu z Rotterdamu z asystą holownika portowego.....</i>	<i>9</i>

#### **6. Wykaz stosowanych terminów i skrótów**

LT (*Local Time*) – czas miejscowy

w – węzeł (prędkość)



## **7. Źródła informacji**

Powiadomienie o wypadku

Dokumenty holownika oraz promu

Wysłuchanie świadków zdarzenia

Ekspertyza wykonana przez firmę JG-Marine Sp. z o.o.

## **8. Skład zespołu badającego wypadek**

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodzi:

kierujący zespołem – Marek Szymankiewicz - sekretarz PKBWM

członek zespołu – Eugeniusz Chodań – Przewodniczący PKBWM

członek zespołu – Krzysztof Kuropieska – członek PKBWM

## **9. Przewidywany termin opublikowania raportu końcowego.**

Przewiduje się, że Komisja w ciągu 6 miesięcy przygotuje projekt raportu końcowego i prześle do konsultacji na okres 30 dni zainteresowanym stronom. W związku z tym raport końcowy powinien ukazać się do 30 października 2018 r.