



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT TYMCZASOWY 48/14

poważny wypadek morski

M/V ACHILLES

wejście statku na mieliznę
podczas wyjścia z portu Gdynia w dniu 19 listopada 2014 r.

Listopad 2015

Badanie wypadku statku m/v Achilles prowadzone jest 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).

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@mir.gov.pl
www.komisje.transport.gov.pl

Spis treści	str.
1. Fakty	4
2. Informacje ogólne	4
2.1. Dane statku	4
2.2. Informacje o podróży statku	5
2.3. Informacje o wypadku	5
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych	6
3. Opis okoliczności wypadku	6
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku, z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz	8
5. Opis wyników przeprowadzanego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania	8
6. Spis zdjęć	9
7. Spis rysunków	9
8. Wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów	9
9. Źródła informacji	9
10. Skład zespołu badającego wypadek	9

1. Fakty

W dniu 19 listopada 2014 r. po zakończeniu załadunku przy Nabrzeżu Holenderskim w porcie Gdynia masowiec „Achilles” z pilotem na mostku i z pomocą trzech holowników (podane hole na dziobie i rufie oraz 1 holownik w asyście) odcumował od nabrzeża o godz. 07:06 i skierował się do wyjścia z portu w podróż do Dammanu (Arabia Saudyjska).

Po minięciu główek falochronu zwolniono holowniki.

O godz. 07:45 po minięciu pary pław G1-G2 statek rozpoczął manewry najpierw zwrotu w prawo, a następnie zwrotu w lewo tak, aby uzyskać osłonę od fal po lewej, umożliwiającą zejście pilota na pilotówkę. W trakcie wykonywania manewru statek wszedł na mieliznę w pozycji $\varphi=54^{\circ}31,95'N$ $\lambda=018^{\circ}36,77' E$.

Podjęto próby samodzielnego zejścia statku z mielizny, ale próby nie powiodły się. O godz. 08:30 wezwano holowniki do pomocy. O godz. 11:06 statek z pomocą 3 holowników zszedł z mielizny i zakotwiczył na kotwiczowisku nr 2 w celu dokonania przeglądu dna statku i potwierdzenia klasy.

W następnym dniu po dokonaniu inspekcji i potwierdzeniu klasy statek „Achilles” zszedł z kotwicy i o godz. 15:30 wznowił podróż.

2. Informacje ogólne

2.1. Dane statku

Nazwa statku:	Achilles
Bandera:	Wyspy Marshalla
Właściciel:	Far Northern Shipping Corp. (Wyspy Marshalla)
Armator:	Transocean Maritime Agencies (Monako)
Instytucja klasyfikacyjna:	DNV GL
Typ statku:	masowiec
Sygnal rozpoznawczy:	V7FT2
Nr identyfikacyjny IMO:	9276171
Pojemność brutto (GT):	40 119
Rok budowy:	2004
Moc maszyn:	9319 kW (Kawasaki MAN B&W)
Szerokość:	32,26 m

Długość całkowita:	225,09 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	stal
Minimalna obsada załogowa:	14 osób
Typ rejestratora VDR:	Headway



Zdjęcie nr 1. M/v Achilles

2.2. Informacje o podróży statku

Porty zawinięcia w czasie podróży:	Ijmuiden (Holandia)
Port przeznaczenia:	Damman (Arabia Saudyjska)
Rodzaj żeglugi:	oceaniczna
Informacja o ładunku (ilość i rodzaj):	ziarno pszenicy 63 000 ton
Informacja o załodze (liczba/narodowość):	8 Chorwatów, 12 Filipińczyków 1 Ukraińiec

2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj:	poważny wypadek morski
Data i czas zdarzenia:	19.11.2014 godz. 08:00 LT (07:00 UTC)
Pozycja geograficzna w trakcie zdarzenia	$\varphi=54^{\circ}31,95'N$ $\lambda=018^{\circ}36,77' E$
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Zatoka Gdańska – reda portu Gdynia

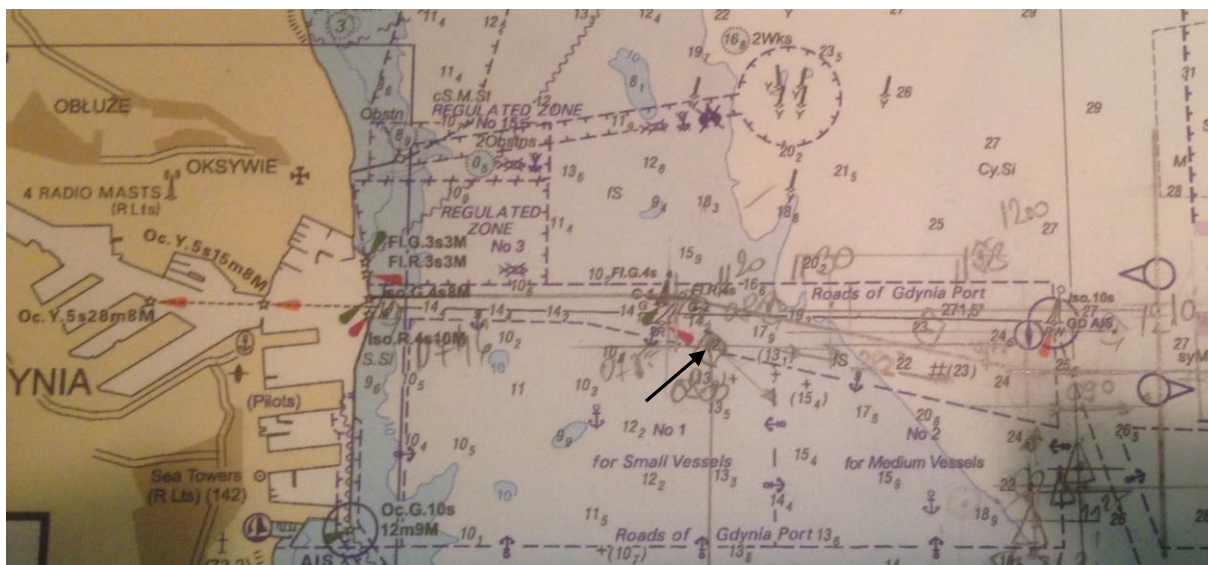
Charakter akwenu:	wody wewnętrzne
Pogoda w trakcie zdarzenia:	wiatr ESE 4°B, stan morza 4, widzialność b. dobra, temp. powietrza 5°C
Stan eksploatacyjny statku w trakcie zdarzenia:	statek załadowany
Skutki wypadku dla statku:	bez uszkodzeń

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

Wypadek spowodował konieczność użycia 3 holowników do ściągnięcia statku z mielizny oraz nurków do przeprowadzenia inspekcji podwodnej części kadłuba.

3. Opis okoliczności wypadku

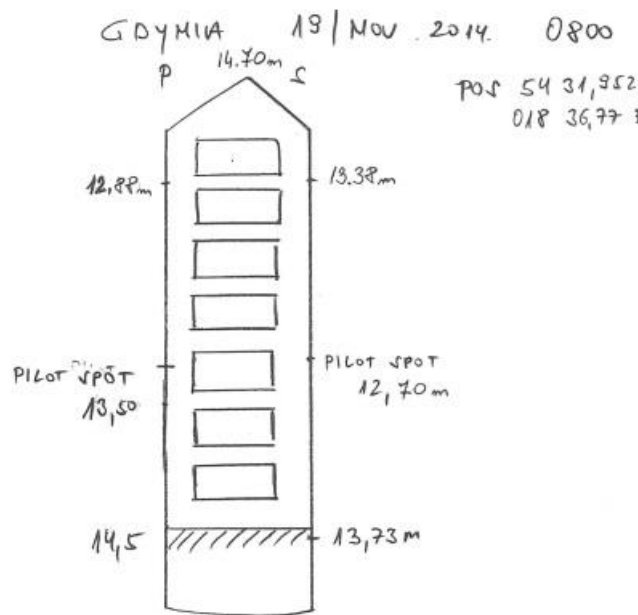
W dniu 19 listopada 2014 r. od godz. 05:40 do godz. 06:42 stojący w porcie Gdynia przy Nabrzeżu Holenderskim masowiec „Achilles” zakończył przygotowania do wyjścia z portu. Sprawdzono steru, przedmuchano SG. Zanurzenie statku na dziobie wynosiło 12,65 m, na rufie 12,70 m. O godz. 06:42 na statek przybył pilot. O godz. 06:55 zamocowano na rufie hol z holownika „Heros”, a na dziobie hol z holownika „Centaur II”. W asyście był holownik „Fairplay IV”. O godz. 07:06 Achilles odcumował od Nabrzeża Holenderskiego w Basenie Węglowym. W czasie manewrów na mostku przebywał pilot, kapitan, starszy oficer oraz starszy marynarz na sterze. Po odejściu od nabrzeża pilot skierował statek do wyjścia z portu.



Zdjęcie nr 2. Statkowa mapa nawigacyjna BA 2680 (podejście do Gdyni) z naniesioną pozycją wejścia statku „Achilles” na mieliznę

Około godz. 07:38 po minięciu główek wejściowych zwolniono holownik „Centaur II”. O godz. 07:40 na rufie zwolniono holownik „Heros”. O godz. 07:45 „Achilles” minął bramkę G1-G2. Ze względu na falowanie pilot ustalił z kapitanem, że statek zrobi zwrot w prawo, a następnie zwrot w lewo w celu uzyskania po stronie zawietrznej statku na lewej burcie osłony przy schodzeniu na pilotówkę. O godz. 07:55 pilot zszedł z mostka. O godz. 08:00 pilot powrócił na mostek, gdyż „Achilles” nie zakończył manewru i utracił prędkość z powodu wejścia na mieliznę w pozycji $\varphi = 54^{\circ}31,95'N$; $\lambda = 018^{\circ}36,77' E$ na kursie $092,5^{\circ}$. Zaobserwowano nieznaczny przechył na lewą burtę.

Zdarzenie zgłoszono do kapitanatu portu Gdynia oraz VTS Zatoka. Początkowo próbowano zejść z mielizny tylko przy użyciu maszyn statkowych, jednak bez efektu. Do godz. 08:30 załoga dokonała pomiarów zanurzenia wokół statku oraz sprawdziła poziom zapelnienia zbiorników dennych. Pomiarzy wykazały, że statek wszedł prawą burtą na mieliznę, ale nie nastąpiło rozszczelnienie kadłuba.



Rysunek 1. Plan sondowań wokół statku Achilles na mieliznie

O godz. 08:30 „Achilles” wezwał do pomocy holownik „Odyszeusz”, który przybył o godz. 09:00 i próbował pchać „Achillesa” z prawej burty, również bez oczekiwanego efektu. Kolejno do pomocy wezwano holownik „Centaur II”, który przybył o godz. 09:35 i rozpoczął pchanie wspólnie z „Odysusem” – również bez efektów. O godz. 09:42 holownik „Centaur II” podał hol przez środkową kluzę na rufie i rozpoczął ciągnięcie „Achillesa” do tyłu.

O godz. 10:06 przybył trzeci holownik „Heros”, który razem z „Odysusem” pchał „Achillesa” z prawej burty. W trakcie ciągnięcia zerwał się hol z „Centaura II”. Holowniki

zamieniono miejscami i po zamianie miejsc „Heros” podał hol rufowy przez klużę, a „Centaur II” pchał z prawej burty.

Wspólne działanie trzech holowników i statkowej maszyny o godz. 11:06 spowodowało zejście statku z mielizny w kierunku rufy, holowniki zostały zwolnione. O godz. 11:46 pilot zszedł ze statku. Na polecenie kapitanatu portu statek przepłynął na kotwiczowisko nr 2 i o godz. 12:30 zakotwiczył w pozycji $\varphi = 54^{\circ}31'05,64''N$; $\lambda = 018^{\circ}39'14,88''E$, oczekując na inspekcję podwodnej części kadłuba pod nadzorem klasyfikatora. Ze względu na stan morza inspekcja odbyła się dopiero w dniu następnym.

Po zakończeniu z wynikiem pozytywnym inspekcji statek uzyskał potwierdzenie klasy i po podniesieniu kotwicy w dniu 20 listopada 2014 r. o godz. 15:30 statek wznowił podróż.

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

Wejście statku na mieliznę nie spowodowało uszkodzenia kadłuba. Według ustaleń Komisji przyczyną wypadku było zbyt wczesne, zalecone przez pilota celem osłonięcia pilotówki od fali, zejście statku z toru podejściowego na akwen, na którym głębokości na wypłyceńiach w pobliżu toru były zbliżone do zanurzenia statku.

Czynnikiem zewnętrznym, który miał wpływ na wypadek był wiejący w burtę statku wschodni wiatr o sile 4^oB, który wygenerował fale, przy których konieczne było wykonanie manewru osłonięcia pilotówki dla bezpiecznego zejścia ze statku pilota.

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

W związku z długim okresem oczekiwania na ekspertyzę dotyczącą manewrów statku po wyjściu z portu Gdynia i niemożności opracowania w terminie szczegółowego, zawierającego pełne wyniki z badania, raportu końcowego w sprawie bardzo poważnego wypadku morskiego statku Achilles Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich podjęła uchwałę o przyjęciu i ogłoszeniu raportu tymczasowego oraz o kontynuowaniu prac związanych z opracowaniem raportu końcowego z tego wypadku.

6. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. M/v Achilles.....	5
Zdjęcie nr 2. Statkowa mapa nawigacyjna BA 2680 (podejście do Gdyni) z naniesioną pozycją wejścia statku „Achilles” na mieliznę.....	6

7. Spis rysunków

Rysunek 1. Plan sondowań wokół statku m/v Achilles na mieliznie.....	7
----------------------------------------------------------------------	---

8. Wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów

B – Beaufort (skala siły wiatru)

DNV GL – towarzystwo klasyfikacyjne

ESE – kierunek wiatru (wschodnio-południowo-wschodni)

Kawasaki MAN B&W – producent silników okrętowych

LT – czas lokalny

UTC – czas uniwersalny

9. Źródła informacji

Powiadomienie o wypadku

Materiały z wysłuchania świadków

Dane z rejestratora VDR

Ekspertyza sporządzona przez SDK AM w Gdyni

10. Skład zespołu badającego wypadek

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodzi:

Kierujący zespołem: Krzysztof Kuropieska – członek PKBWM

Członek zespołu: Tadeusz Gontarek – członek PKBWM