



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT TYMCZASOWY 07/15

bardzo poważny wypadek morski

M/V TRANSFORZA

HOŁOWNIK KUGUAR

zatonienie holownika Kuguar w wyniku kolizji ze statkiem Transforza
na torze wodnym w Świnoujściu w dniu 16 lutego 2015 r.

Luty 2016

Badanie bardzo poważnego wypadku morskiego, w którym uczestniczyły statki „Transforza” i „Kuguar” jest prowadzone 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 wypadku, którego raport dotyczy (art. 40 ust. 2 ustawy o PKBWM).

Informacje zawarte w raporcie tymczasowym zostały podane w oparciu o ustalone w trakcie badania okoliczności i zgromadzone przez Komisję materiały w okresie od dnia zaistnienia wypadku do dnia ogłoszenia niniejszego raportu i mogą ulec zmianie w przypadku pojawienia się nowych faktów lub dowodów dotyczących wypadku.

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.komisje.transport.gov.pl

Spis treści

str.

1. Fakty.....	4
2. Informacje ogólne	4
2.1.Dane statków	4
2.1.1. M/v „Transforza”	4
2.1.2. Holownik „Kuguar”	5
2.2.Informacje o podróży statków.....	5
2.2.1. M/v „Transforza”	5
2.2.2. Holownik Kuguar	6
2.3.Informacje o wypadku.....	6
3. Opis okoliczności wypadku	7
4. Wstępna analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz	8
5. Uczestnictwo państw szczególnie zainteresowanych	8
6. Wykaz stosowanych terminów i skrótów	8
7. Źródła informacji	8
8. Skład zespołu badającego wypadek	9
9. Przewidywany termin ogłoszenia raportu końcowego.	9

1. Fakty

W dniu 16 lutego 2015 r. na redzie portu Świnoujście o godz. 21:40 statek „Transforza” po podjęciu pilota skierował się do główek portu Świnoujście. Na mostku znajdowali się kapitan i pilot. Statkiem sterował ręcznie kapitan według wskazówek pilota.

W tym samym dniu holownik „Kuguar” po wykonaniu usługi holowniczej w porcie barkowym w Policach popłynął torem wodnym Świnoujście – Szczecin do portu Świnoujście. Załogę holownika stanowił kierownik holownika (szyper), starszy mechanik oraz dwóch starszych marynarzy.

Na wysokości nabrzeża Władysława IV w Świnoujściu statek „Transforza” przeszedł na przeciwną, wschodnią stronę toru wodnego i około godz. 22:18 na trawersie północnego cypla półwyspu Kosa doszło do kolizji z holownikiem Kuguar. Gruszka dziobowa statku wbiła się w podwodną część holownika z lewej burty za śródkręciem.

W wyniku kolizji holownik nabrał wody, utracił pływalność i zatonął. Załoga holownika i pasażer holownika znaleźli się w wodzie, skąd zostali podjęci przez łódź pilotową „Pilot-63” oraz łódź ratowniczą „R-2” Służby SAR. Rozbitkowie zostali przekazani ratownikom medycznym i przetransportowani do szpitala w Świnoujściu.

Statek „Transforza” po kolizji został zacumowany przy nabrzeżu Portowców. W związku z brakiem widocznych uszkodzeń i nieszczelności kadłuba, statek otrzymał zgodę na kontynuowanie podróży do Szczecina.

Akwen wokół zatopionego wraku holownika „Kuguar” został otoczony zaporą przeciwrozlewową, którą utrzymywano do dnia 26 lutego 2015 r.

Wrak holownika wydobyto z wody w dniu 11 marca 2015 r.

2. Informacje ogólne

2.1. Dane statków

2.1.1. M/v „Transforza”

Bandera:	gibraltarska
Właściciel:	Industrial Shipping, Oslo, Norwegia
Armator:	Transatlantic Ship Management AB, Goteborg, Szwecja
Instytucja klasyfikacyjna:	DNV-GL

Typ statku:	drobnicowiec
Sygnal rozpoznawczy:	ZDNJ2
Nr identyfikacyjny IMO:	9199402
Pojemność brutto (GT):	3244
Rok budowy:	2000
Moc maszyn:	2880 kW (MAK 6 M 32)
Szerokość:	16,30 m
Długość całkowita:	99,95m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	stal
Minimalna obsada załogowa:	8 osób
Typ rejestratora VDR:	S-VDR NetWave NW4000

2.1.2. Holownik „Kuguar”

Bandera:	polska
Armator:	Otto Wulf GmbH & Co KG, Cuxhaven, Niemcy
Operator:	Zakład Usług Żeglugowych Sp. z o.o. & Co. Sp. k., Szczecin, Polska
Instytucja klasyfikacyjna:	PRS
Typ statku:	holownik
Sygnal rozpoznawczy:	SPS2088
Pojemność brutto (GT):	115,19
Rok budowy:	1969
Moc maszyn:	589 kW (S.K.L. 6NVD 48A-2U)
Szerokość:	6,83 m
Długość całkowita:	25,64 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	stal
Minimalna obsada załogowa:	4 osoby

2.2. Informacje o podróży statków

2.2.1. M/v „Transforza”

Port zawinięcia w czasie podróży:	Raahe (Finlandia)
Port przeznaczenia:	Szczecin

Rodzaj żeglugi: żegluga międzynarodowa
Informacje o załodze: 1 Estończyk, 7 Rosjan
Informacja o pasażerach: bez pasażerów

2.2.2. Holownik Kuguar

Port zawinięcia w czasie podróży: Police, port barkowy
Port przeznaczenia: Świnoujście
Rodzaj żeglugi: przybrzeżna bez ograniczeń
Informacje o załodze: 4 Polaków
Informacja o pasażerach: 1 pasażer narodowości polskiej

2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj: bardzo poważny wypadek morski
Data i czas wypadku: 16.02.2015 22:18 LT
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia $\varphi = 53^{\circ}54,33' N$; $\lambda = 014^{\circ}15,70' E$
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia: Zatoka Pomorska – cieśnina Świna
Charakter akwenu: wody wewnętrzne, tor wodny
Pogoda w trakcie wypadku: wiatr S 5–7^B, widzialność bardzo dobra, prąd wychodzący 1,6 w, temp. powietrza - 1°C, temp. wody +5°C

Stan eksploatacyjny statku „Transforza”: statek załadowany wyrobami stalowymi
Stan eksploatacyjny statku „Kuguar”: holownik w podróży do nabrzeża Portowców, na torze wodnym w porcie Świnoujście

Skutki wypadku dla statku „Transforza” statek nie odniósł uszkodzeń, jedynie zadrapania powłoki malarskiej na powierzchni gruszki dziobowej

Skutki wypadku dla holownika „Kuguar”: holownik doznał uszkodzenia poszycia kadłuba poniżej linii wodnej na wysokości maszynowni, nabrał wody i zatonął.

3. Opis okoliczności wypadku

Statek „Transforza” po zakończeniu załadunku wyrobów stalowych w Raahe (Finlandia) wypłynął w dniu 13 lutego 2015 r. o godz. 20:00 w podróż do Szczecina. W dniu 16 lutego o godz. 21:40 na redzie Świnoujścia podjęto pilota. Na mostku znajdował się kapitan, który ręcznie sterował statkiem. Na drobnicowcu uruchomiony był radar i ECDIS. Radiotelefony UKF włączone na kanałach 12 i 68. Statek niósł światła pozycyjne przewidziane przepisami i płynął z prędkością około 8 w. Ruchomy mostek był w środkowym położeniu.

O godz. 22:11 pilot zgłosił na UKF przejście „Transforzy” do promów miejskich (zgłoszenie było słyszane przez szypra „Kuguara”). Około godz. 22:15 pilot „Transforzy” zauważył na ekranie radaru echo holownika przed dziobem. W momencie poprzedzającym zderzenie pilot i kapitan „Transforzy” nie widzieli holownika, gdyż znajdował się on w martwym polu widzenia pod nawisem dziobu własnego statku.

W dniu 16 lutego 2015 r. o godz. 16:10 dyspozytor armatora holownika „Kuguar” otrzymał telefoniczne zlecenie wykonania usługi wyprowadzenia o godz. 19:00 statku „Omskiy-137” z portu barkowego w Policach. Do wykonania usługi dyspozytor wyznaczył holownik „Kuguar”. Po skompletowaniu załogi oraz przyjęciu pasażera na pokład, holownik odbił o godz. 17:20 od nabrzeża Warsztatowego w Szczecinie i wypłynął do portu barkowego w Policach.

O godz. 19:30 po obróceniu statku „Omskiy-137” i jego wyjściu z portu holownik popłynął za statkiem w kierunku Świnoujścia. Na mostku znajdował się szyper oraz marynarz na sterze. Holownik miał zapalone zgodnie z przepisami światła nawigacyjne. Radar holownika nie był włączony. W trakcie podróży marynarze zmieniali się na sterze.

Szyper zgłosił przejście holownika do promów miejskich o godz. 22:14, informując jednocześnie o nabrzeżu Portowców jako celu podróży. Przy mijaniu przystani promów morskich szyper „Kuguara” usłyszał około 20 sekund przed zderzeniem na kanale 12 UKF wezwanie pilota „Transforzy”, aby wykonał zwrot w prawo (na wschód), co niezwłocznie uczynił. W trakcie wykonywania zwrotu, nastąpiło zderzenie ze statkiem „Transforza”, który uderzył gruszką dziobową w podwodną część lewej burty „Kuguara” za śródokręciem.

Zderzenie nastąpiło na pozycji $\varphi = 54^{\circ}54,36'N$; $\lambda = 014^{\circ}15,75'E$. Mechanik zauważył wodę zalewającą podłogę w przedziale maszynowym, krzykiem ostrzegł załogę, że statek nabiera wody i odciął zawory paliwowe. Szyper głosem ogłosił alarm opuszczenia statku.

Po zderzeniu holownik przez kilka minut utrzymywał się na wodzie i dryfował z prądem. Gdy rufa holownika coraz bardziej zanurzała się w wodzie członkowie załogi i pasażer

trzymając koła ratunkowe weszli na odbojnicę dziobową holownika. Po utracie pływalności holownik zatonął na pozycji $\varphi = 54^{\circ}54,4553'N$; $\lambda = 014^{\circ}15,7906'E$ na głębokości około 13.6 m osiadając na dnie. Pięciu rozbitków z holownika podjęto z wody podczas akcji ratowniczej.

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

Komisja ustaliła, że jednym z czynników, który przyczynił się do zaistnienia wypadku była zmiana kursu statku „Transforza” w lewo, po minięciu Kapitanatu portu w Świnoujściu, i przejście na przeciwną, wschodnią stronę toru wodnego.

5. Uczestnictwo państw szczególnie zainteresowanych

Przy prowadzeniu wypadku Komisja współpracuje z gibraltarskim MAICO (*Marine Accident Investigation Compliance Officer* – Oficer Nadzoru Badania Wypadków Morskich).

6. Wykaz stosowanych terminów i skrótów

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

LT (*Local Time*) – czas miejscowy

S.K.L. – producent silnika

S-VDR (*Simplified Voyage Data Recorder*) – uproszczony rejestrator danych z podróży

UTC (*United Time Coordinated*) – uniwersalny czas koordynowany

VDR (*Voyage Data Recorder*) – rejestrator danych z podróży

w – węzeł (prędkość)

7. Źródła informacji

Powiadomienie o wypadku

Dokumenty statków

Wysłuchanie świadków zdarzenia

Rejestr odebranych sygnałów AIS

8. Skład zespołu badającego wypadek

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodził:
kierujący zespołem – Krzysztof Kuropieska członek PKBWM
członek zespołu – Tadeusz Gontarek członek PKBWM

9. Przewidywany termin ogłoszenia raportu końcowego.

Komisja przewiduje sporządzenie projektu raportu końcowego w marcu 2016 r. i po okresie niezbędnym do konsultacji jego treści z zainteresowanymi podmiotami niezwłoczne ogłoszenie.