



Polski Rejestr Statków

Centrala PRS

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 WARSZAWA

Adres pocztowy:
Polski Rejestr Statków S.A.
al. gen. Józefa Hallera 126
80-416 Gdańsk

Pion Okrętowy
Biuro Współpracy Zewnętrznej
Tel.: 58 75 11 109, 58 75 11 105
Faks: 58 346 03 92
E-mail: oz@prs.pl

Wasz znak:

Nasz znak: OZ/AD/073/7/16

Gdańsk, 2016-06-10

Dotyczy: **Zalecenia dla PRS w związku z wypadkiem morskiego jachtu żaglowego ZJAWA IV**

Przewodniczący PKBWM
łpłt ł.w. łr Cezary Łuczylweł

Szanowny Panie Przewodniczący,



W nawiązaniu do pisma nr PKBWM-5211-WIM16/15-2016 z dnia 23 maja 2016 r. i *Raportu końcowego WIM16/15 z badania wypadku morskiego jachtu żaglowego ZJAWA IV*, zawierającego zalecenia dla Polskiego Rejestru Statków w sprawie dokonania przeglądu przepisów i procedur dotyczących odnawiania klasy jachtów drewnianych starszych niż 10 lat (punkt 6.2 Raportu), pragnę przekazać następujące informacje:

Ad. 1) Dopuszczalny okres między przeglądem kadłuba na doku a końcowym przeglądem jachtu na wodzie

Wprowadzenie sugerowanego maksymalnego dopuszczalnego okresu między przeglądem kadłuba na doku a końcowym przeglądem jachtu na wodzie nie daje w naszej opinii gwarancji, iż podobny wypadek nie zdarzy się w przyszłości. Nietrudno wyobrazić sobie sytuację, gdy PRS w krótkim czasie wykonuje wszystkie swoje czynności i wystawia/potwierdza świadectwo klasy, a następnie jacht stoi przez dłuższy czas przy kei nieeksploatowany, co może skutkować rozsychaniem się części nadwodnej kadłuba wskutek niekorzystnych warunków atmosferycznych (brak kontaktu z wodą morską, brak opadów, niska wilgotność powietrza, silne nasłonecznienie). W naszej ocenie podstawowym działaniem zapobiegawczym po każdym dłuższym wyłączeniu jachtu z eksploatacji powinien być krótki rejs „techniczny” jachtu, podczas którego doświadczona załoga sprawdza jego stan i może wykryć ewentualne usterki i niesprawności (w tym nieszczelności kadłuba). Działanie takie powinno być realizowane przez Armatora jachtu.

Niezależnie od naszej powyższej opinii chcę poinformować, że w zeszłym roku, po wypadku jachtu ZJAWA IV, PRS dokonał analizy jego przyczyn oraz przeglądu swoich przepisów i procedur i wdrożył następujące działania zapobiegawcze:

- w Części VII *Instrukcji dla Inspektorów* dodano nowy punkt 5.4 o treści:

5.4 Oględziny kadłuba jachtów i łodzi wykonanych z drewna.

W trakcie każdego przeglądu okresowego inspektor powinien zwrócić szczególną uwagę na stan poszycia burt i pokładu jednostki. Nieprawidłowa eksploatacja jachtu lub łodzi, np. długotrwała ekspozycja na promienie słoneczne, skutkować może rozeschnięciem się drewnianego poszycia i materiału uszczelniającego i w konsekwencji doprowadzić do utraty integralności kadłuba. Weryfikacja stanu poszycia powinna obejmować jego oględziny, zebranie informacji o sposobie eksploatacji jednostki w okresie ostatnich 5 miesięcy oraz, jeżeli zostanie to uznane za konieczne, przeprowadzenie prób potwierdzających szczelność poszycia kadłuba (polewanie strumieniem wody pod ciśnieniem lub metoda ekwiwalentna).

- w statusie każdego drewnianego jachtu i łodzi wprowadzono na stałe następującą informację dla armatora (10):

10: Należy zwrócić uwagę na konieczność prawidłowej eksploatacji i utrzymania jednostki w celu zapobieżenia rozeschnięciu się jej poszycia skutkującego utratą szczelności kadłuba.

Ad 2) Zakres przeglądu kadłuba

Po dokonaniu przeglądu naszych przepisów i procedur stwierdzamy, że zakres przeglądu pośredniego i odnowieniowego kadłuba opisany w *Przepisach klasyfikacji i budowy jachtów morskich, Część I, Zasady klasyfikacji - 2012*, jest prawidłowy i wystarczający - obejmuje on m.in. oględziny poszycia kadłuba na lądzie (przed konserwacją), a następnie na wodzie. *Instrukcja dla Inspektorów*, która zawiera praktyczne wskazówki i wytyczne dla inspektorów PRS, została uzupełniona o informacje, o których mowa powyżej (Ad 1)), co w naszej ocenie nadaje problemowi odpowiednią rangę i uczula na niego naszych inspektorów.

Ad 3) Alarmy wysokiego poziomu wody zęzowej

Po przeprowadzeniu analizy zdecydowaliśmy, że zasadne jest aby wszystkie jachty i łodzie zakrytopokładowe zostały wyposażone w instalację alarmu wysokiego poziomu wody zęzowej; na chwilę obecna wymóg ten obowiązuje tylko nowe jachty i łodzie. W związku z tym, do statusu każdej istniejącej zakrytopokładowej łodzi motorowej i jachtu zostanie wprowadzona informacja dla inspektora (IS) o następującej treści:

IS Podczas najbliższego przeglądu okresowego należy egzekwować wymóg wyposażenia jednostki w alarm wysokiego poziomu wody zęzowej w siłowni, wyprowadzony w miejsce stale obsadzone wachtą.

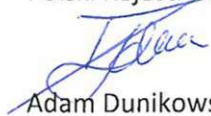
Ad 4) Zaopatrzenie jachtu w instrukcje techniczne dotyczące urządzeń i instalacji, w które jacht jest wyposażony

Zaopatrzenie jachtu w instrukcje techniczne urządzeń i instalacji, w które jacht jest wyposażony, nie daje gwarancji, że załoga będzie wiedziała jak postępować w sytuacjach awaryjnych. Instrukcje techniczne są zwykle rozbudowane i przedstawiają parametry techniczne urządzeń/instalacji, pokazują jak są one zbudowane i w jakie elementy wyposażone. W naszej ocenie powinny to być raczej proste instrukcje postępowania (uzupełnione o uproszczony schemat instalacji) dla typowych sytuacji zagrożeń (np. przechył jednostki, alarm wysokiego poziomu zęz, pożar). Najlepiej, aby takie instrukcje były wywieszane w pobliżu odpowiednio oznakowanych pomp i zaworów i wyglądały następująco, np.: w celu osuszenia zęz siłowni otwórz zawory A i B, zamknij zawory C i D.

Pod koniec zeszłego roku powstał projekt rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju w *sprawie jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzory karty bezpieczeństwa jachtu morskiego*. Mówi on o tym, że jachty mają być wyposażone w instrukcję bezpieczeństwa, podaje co taka instrukcja powinna zawierać (opisy postępowania na wypadek wszelkich możliwych zagrożeń) i że podlega ona weryfikacji przez organ inspekcyjny. Uważamy, że w tej sytuacji nie jest właściwe, abyśmy wprowadzali do swoich dokumentów wymagania, które by dublowały wymagania rozporządzenia lub mogły być z nimi nie do końca spójne. Ponadto nasze przepisy dotyczą konstrukcji i wyposażenia technicznego jednostki, a nie

tego jakie dokumenty powinny być na statku. Jeżeli wymagamy jakiś dokumentów na jednostce, to wynika to z postanowień odpowiednich konwencji, kodeksu ISM, bądź wymagań dodatkowych flagi, która upoważniła nas do działania w swoim imieniu.

Z wyrazami szacunku
Polski Rejestr Statków S.A.



Adam Dunikowski
Z-ca Dyrektora Okrętowego
ds. Współpracy Zewnętrznej