# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

# RAPORT KOŃCOWY 15/14

poważny wypadek morski

## ŁÓDŹ ROBOCZA TURBOT

zalanie przedziałów rufowych łodzi w dniu 14 maja 2014 r.
skutkujące koniecznością wezwania pomocy z lądu

**Styczeń 2015**

Badanie poważnego wypadku morskiego łodzi roboczej Turbot prowadzone było 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.mir.gov.pl/pkbwm

**Spis treści**

1. Fakty ..... 4
2. Informacje ogólne ..... 4
   2.1. Dane statku ..... 4
   2.2. Informacje o podróży statku ..... 5
   2.3. Informacje o wypadku morskim ..... 5
   2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych. 6
3. Opis okoliczności wypadku morskiego ..... 6
   3.1. Przebieg akcji ratowniczej ..... 7
   3.2. Inspekcje łodzi w porcie ..... 8
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz ..... 8
   4.1. Czynniki mechaniczne ..... 9
   4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania) ..... 9
   4.3. Czynniki organizacyjne ..... 9
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania ..... 9
6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa ..... 11
7. Spis zdjęć ..... 11
8. Źródła informacji ..... 12
9. Skład zespołu badającego wypadek ..... 12

# 1. Fakty

W dniu 14 maja 2014 r. około godz. 12:30 w odległości 9 mil morskich na wschód od portu Kołobrzeg, w przybliżonej pozycji φ=54°17'N; λ=015°45'E, będąca w drodze z Ustki do Świnoujścia łódź robocza Turbot zaczęła nabierać wody. Do magazynka bosmańskiego i skrajnika rufowego zaczęła przedostawać się woda morska. Łódź zaczęła niebezpiecznie przegłębiać się na rufę.

O godz. 12:38 z powodu niemożności odpompowania wody oraz utraty sterowności szyper łodzi nadał sygnały MAYDAY.

W odpowiedzi na wezwanie pomocy, pomocy udzieliły jednostki SAR z Kołobrzegu. Woda z zalanych przedziałów została odpompowana a łódź robocza wzięta na hol przez statek ratowniczy Szkwał. Po odzyskaniu sterowności Turbot w asyście łodzi ratowniczych wszedł samodzielnie do portu w Kołobrzegu, gdzie dokonano przeglądu łodzi, inspekcji włazów oraz zalanych przedziałów skrajnika rufowego i magazynku bosmańskiego.

# 2. Informacje ogólne

## 2.1. Dane statku

| | |
|---|---|
| Nazwa statku: | Turbot |
| Bandera: | polska |
| Właściciel (armator): | ZUPiH „Neptun" Z. Kegel, R. Szyniec – Gdynia |
| Instytucja klasyfikacyjna: | Polski Rejestr Statków (PRS) |
| Typ statku: | łódź robocza |
| Sygnał rozpoznawczy: | SPG 3484 |
| Nośność: | 5,9 t |
| Rok budowy: | 1957 / 2008 |
| Moc maszyn: | 147 kW |
| Szerokość: | 4,20 m |
| Długość całkowita: | 16,35 m |
| Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub: | stal |
| Minimalna obsada załogowa: | 2 osoby |

*Zdjęcie nr 1. Łódź robocza Turbot*

### 2.2. Informacje o podróży statku

| | |
|---|---|
| Porty zawinięcia w czasie podróży: | Ustka, Kołobrzeg |
| Port przeznaczenia: | Świnoujście |
| Rodzaj żeglugi: | żegluga krajowa, ograniczenie do 6 Mm przy sile wiatru 6˚B i stanie morza 4 |
| Informacje o załodze: | 3 osoby narodowości polskiej |

### 2.3. Informacje o wypadku morskim

| | |
|---|---|
| Rodzaj: | poważny wypadek morski |
| Data i czas wypadku: | 14.05.2014 godz. 12:38 |
| Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia: | φ = 54˚17'N, λ = 015˚45'E |
| Rejon geograficzny zajścia zdarzenia: | na wschód od portu Kołobrzeg |
| Pogoda w trakcie zdarzenia: | wiatr NW 3-4˚B, stan morza 3, temp. wody 11˚ C, temp. powietrza 12˚C, widzialność dobra |
| Charakter akwenu: | morze terytorialne |
| Stan eksploatacyjny statku w trakcie wypadku: | łódź załadowana sprzętem nurkowym |
| Miejsce wypadku na statku: | skrajnik rufowy, magazynek bosmański |

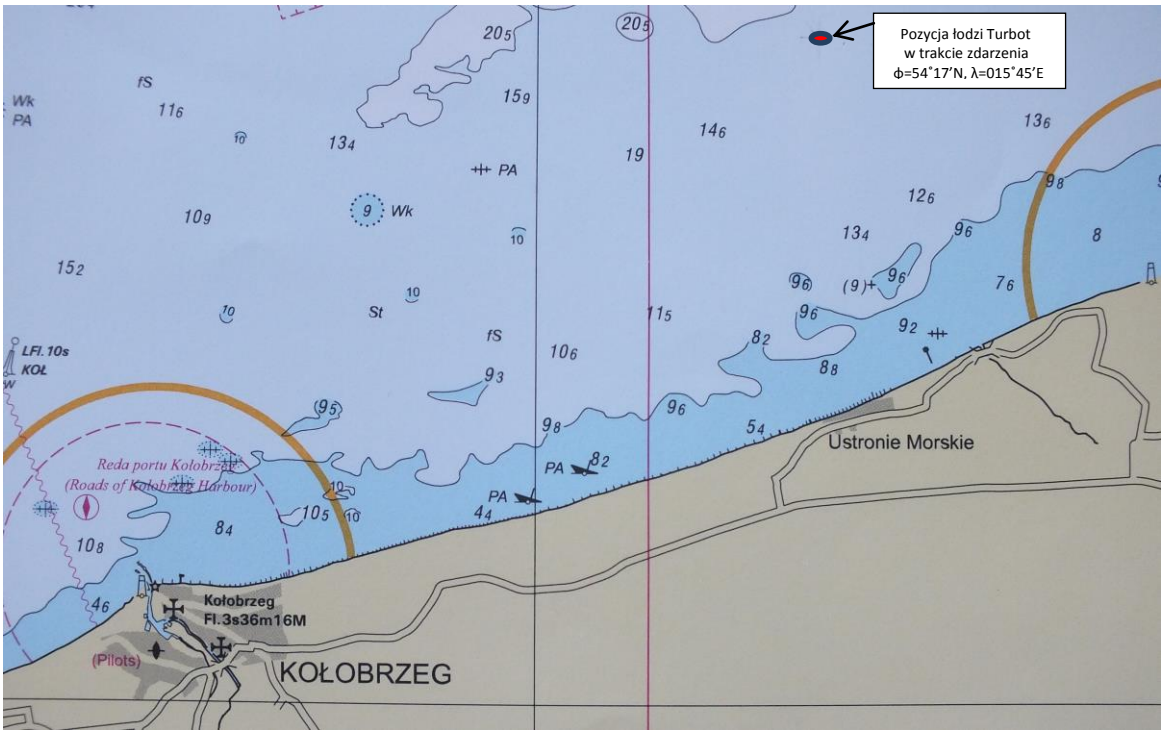
| | |
|---|---|
| Udział czynnika ludzkiego: | załoga łodzi |
| Skutki wypadku dla ludzi: | brak |
| Skutki wypadku dla statku: | zalany skrajnik rufowy i magazynek bosmański |

### 2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

W akcji ratowniczej brał udział kuter rybacki USM-19 oraz jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Służby SAR): Szkwał i R-27. Dodatkowo w trakcie zdarzenia asystowała jednostka Straży Granicznej SG-216 oraz holownik Marynarki Wojennej H-4. Po wejściu łodzi Turbot do portu w Kołobrzegu łódź poddana została inspekcji poawaryjnej przez inspektorów Inspektoratu Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Słupsku oraz inspekcji doraźnej przez klasyfikatora (PRS).

## 3. Opis okoliczności wypadku morskiego

Łódź robocza Turbot wypłynęła z Ustki do Świnoujścia w dniu 14 maja 2014 r. o godz. 05:00. Do magazynku bosmańskiego i na pokład rufowy łodzi załadowano sprzęt nurkowy i techniczny. Około godz. 12:30 na wysokości Ustronia Morskiego, w odległości 9 mil morskich na wschód od portu Kołobrzeg, załoga zauważyła przegłębianie się łodzi na rufę.




*Zdjęcie nr 2. Pozycja łodzi roboczej Turbot w trakcie zdarzenia*

W ciągu kilku minut sytuacja stała się krytyczna. Rufa łodzi znalazła się pod wodą. Dodatkowo, jednostka utraciła sterowność. W wyniku zagrożenia zatonięciem, o godz. 12:38 kapitan Turbota nadał sygnał MAYDAY na kanale 16 UKF.

### 3.1. Przebieg akcji ratowniczej

O godz. 12:38 Brzegowa Stacja Ratownicza (BSR) Kołobrzeg odebrała na kanale 16 UKF sygnał MAYDAY z jednostki Turbot, wraz z pozycją i informacją, że łódź nabiera wody. Po 6 minutach z portu w Kołobrzegu do akcji wyszedł statek ratowniczy Szkwał, a o godz. 13:00 z BSR Kołobrzeg wypłynęła łódź pontonowa R-27.

O godz. 13:12 Szkwał dotarł do zagrożonej jednostki, przekazał 2 pompy do wypompowywania wody i po 4 minutach rozpoczęto wypompowywanie wody z zalanych przedziałów. O godz. 13:17 przybyła łódź pontonowa R-27 i przekazała dodatkową pompę.

Ze względu na to, że rufa łodzi znajdowała się częściowo pod wodą, która zalewała pomieszczenia na rufie, kapitan statku Szkwał podjął decyzję o wzięciu Turbota na hol w celu przegłębienia go na dziób. O godz. 13:44 podano hol i rozpoczęto holowanie. Przy prędkości 2,7 w rufa jednostki wynurzyła się na tyle, że skrajnik rufowy i magazynek bosmański nie były już zalewane wodą. To umożliwiło szybkie odpompowanie wody z zalanych przedziałów i o godz. 14:10 skrajnik rufowy i magazynek bosmański zostały osuszone.

O godz. 14:20 rzucono hol i Turbot w asyście statku Szkwał, łodzi R-27 i SG-216 oraz holownika MW H-4 popłynął samodzielnie do Kołobrzegu, gdzie zacumował o godz. 15:40.

Zdjęcie nr 3. Statek ratowniczy Szkwał przy nabrzeżu w porcie Kołobrzeg

### 3.2. Inspekcje łodzi w porcie

Po zacumowaniu w porcie łódź robocza Turbot została poddana najpierw inspekcji doraźnej przeprowadzonej przez Kapitana Portu Kołobrzeg, następnie inspekcji poawaryjnej dokonanej przez inspektorów Inspektoratu Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego ze Słupska oraz przeglądowi doraźnemu przeprowadzonemu przez klasyfikatora (PRS).

W wyniku inspekcji i przeglądu stwierdzono nieprawidłowości dotyczące między innymi mocowania i ryglowania włazów pokładowych skrajnika rufowego i magazynku bosmańskiego, braku możliwości osuszenia zęz w tych pomieszczeniach za pomocą głównego systemu zęzowego, niesprawnego spływu odwadniającego pokład na prawej burcie oraz uszkodzenia uszczelek na świetlikach pomieszczenia siłowni.

Łódź została zatrzymana w porcie do czasu usunięcia stwierdzonych usterek. Klasyfikator (PRS) zawiesił klasę łodzi. Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku ograniczył ważność karty bezpieczeństwa do dnia 30 czerwca 2014 r., do czasu wykonania zaleceń PRS dotyczących opracowania nowej informacji o stateczności uwzględniającej stany załadowania wynikające z przeznaczenia łodzi, schematu instalacji zęzowej dającej możliwość osuszania wszystkich przestrzeni łodzi oraz montażu wskaźnika wysokiego poziomu zęz w siłowni.

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

W wyniku przeprowadzonego badania Komisja ustaliła, że przyczyną wypadku było niedomknięcie i niezabezpieczenie przez załogę pokrywy skrajnika rufowego oraz włazu do magazynku bosmańskiego, w wyniku czego jednostka nabrała wody.

*Zdjęcie nr 4. Właz do magazynku bosmańskiego na rufie*

*Zdjęcie nr 5. Pokrywa skrajnika rufowego*

### 4.1. Czynniki mechaniczne

Czynnikiem mechanicznym, który miał wpływ na zaistnienie wypadku był brak wskaźnika wysokiego poziomu zęz w systemie zęzowym umożliwiającym osuszanie wszystkich przedziałów jednostki, w tym magazynku bosmańskiego i koferdamu rufowego.

### 4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)

Czynnikiem, który przyczynił się do wypadku było nieprawidłowe zamknięcie i nie zabezpieczenie przez załogę na czas podróży morskiej włazów pokładowych na rufie łodzi.

### 4.3. Czynniki organizacyjne

Do czynników organizacyjnych, które mogły przyczynić się do wypadku Komisja zaliczyła brak listy kontrolnej (*check list*), którą załoga powinna używać do sprawdzenia prawidłowości przygotowania jednostki do podróży morskiej.

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

Według definicji zamieszczonej w przepisach instytucji klasyfikacyjnej PRS łodzią roboczą jest łódź motorowa przeznaczona do prac transportowych, cumowniczych i innych prac pomocniczych[1].

Turbot wcześniej był zarejestrowany jako jacht motorowy o nazwie „Niusiek”, z klasą *yKM III m, i służył jako jacht komercyjny do przewozu pasażerów. W październiku 2010 r. jednostka ta zmieniła armatora i nazwę, a w kwietniu 2011 r. została przeklasyfikowana przez PRS z jachtu motorowego na łódź roboczą, otrzymując klasę o symbolu *bKM III rob[2].

Zgodnie z nowym przeznaczeniem Turbot przewoził między innymi sprzęt nurkowy i posiadał zamontowane na stałe na pokładzie dodatkowe urządzenia techniczne, w tym ciężką sprężarkę powietrza. Jednostka nie posiadała uaktualnionej informacji o stateczności uwzględniającej nowe przeznaczenie łodzi.

[1] PRS Przepisy klasyfikacji i budowy łodzi motorowych. Część I Zasady klasyfikacji, Gdańsk 2011, s. 6.
[2] *bKM III rob – oznaczenie symbolu klasy łodzi roboczej przybrzeżnej przeznaczonej do żeglugi w rejonie III (po morskich wodach przybrzeżnych w odległości nie większej niż 20 mil morskich od linii brzegu) według przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych PRS.

*Zdjęcie nr 6. Sprzęt nurkowy i techniczny znajdujący się na rufie jednostki*

W następstwie zaistniałego poważnego wypadku morskiego, który pociągnął za sobą konieczność przeprowadzenia akcji ratowniczej, oraz w wyniku przeprowadzonych inspekcji przez inspektorów inspekcji państwa bandery z Urzędu Morskiego w Słupsku oraz przez klasyfikatora (PRS), na łodzi zostały wykonane następujące prace remontowe:

1) naprawiono mocowania i ryglowanie włazów pokładowych na rufie;
2) wymieniono uszczelki na świetlikach pomieszczenia siłowni;
3) naprawiono spływ odwadniający na pokładzie z prawej burty.

W związku z tym, że jednostka Turbot była używana przez armatora w stanach załadowania innych niż opisane w posiadanej przez niego informacji o stateczności, armator wystąpił do klasyfikatora o opracowanie i wykonanie:

1) nowej informacji o stateczności uwzględniającej aktualne przeznaczenie łodzi;
2) schematu instalacji zęzowej, zapewniającej możliwość osuszania wszystkich przestrzeni jednostki w tym koferdamu rufowego i magazynku bosmańskiego; oraz
3) zainstalowanie wskaźnika wysokiego poziomu zęz siłowni.

W dniu 22 maja 2014 r. po przeprowadzeniu inspekcji klasyfikator przywrócił klasę łodzi, utrzymując klasę *bKM III rob, co oznaczało zgodę na żeglugę po wodach przybrzeżnych w odległości do 20 mil morskich od brzegu przy dopuszczalnej sile wiatru do 4˚B.

Nowa informacja o stateczności oraz schemat instalacji zęzowej zostały wykonane i zatwierdzone przez PRS w dniu 2 września 2014 r.

W dniu 9 września 2014 r. łódź robocza Turbot po dokonaniu inspekcji przez inspektorów państwa bandery otrzymała nową kartę bezpieczeństwa. Urząd Morski w Gdyni zmienił ograniczenia eksploatacyjne wprowadzone przez klasyfikatora i dopuścił łódź do uprawiania żeglugi w żegludze krajowej do 6 mil morskich od brzegu, wietrze 6˚B i stanie morza 4.

## 6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich w trakcie prowadzonego badania wypadku łodzi roboczej Turbot, w celu poprawy bezpieczeństwa i zapobieganiu podobnym wypadkom w przyszłości, zaleciła armatorowi łodzi wykonanie oznaczenia prawidłowego ryglowania i zamknięcia włazu magazynku bosmańskiego oraz opracowanie listy kontrolnej przygotowania łodzi do podróży morskiej, w szczególności sprawdzenia czy łódź jest zabezpieczona przed zalaniem wodą morską oraz sprawdzenia czy wszystkie otwory i włazy prowadzące do wewnętrznych pomieszczeń łodzi są prawidłowo zamknięte.

Armator łodzi wykonał zalecenia Komisji przed ogłoszeniem raportu końcowego.

## 7. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. Łódź robocza Turbot ..... 5
Zdjęcie nr 2. Pozycja łodzi roboczej Turbot w trakcie zdarzenia ..... 6
Zdjęcie nr 3. Statek ratowniczy Szkwał przy nabrzeżu w porcie Kołobrzeg ..... 7
Zdjęcie nr 4. Właz do magazynku bosmańskiego na rufie ..... 8
Zdjęcie nr 5. Pokrywa skrajnika rufowego ..... 8
Zdjęcie nr 6. Sprzęt nurkowy i techniczny znajdujący się na rufie jednostki ..... 10

## 8. Źródła informacji

Materiały z wysłuchania świadków

Powiadomienie o wypadku

Raport poawaryjny Inspektoratu Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Słupsku

Dokumenty statku

Dokumenty i sprawozdania z przeglądu doraźnego PRS

Sprawozdanie z przeprowadzonej akcji ratowniczej sporządzone przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).

## 9. Skład zespołu badającego wypadek

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodzili:

kierujący zespołem: Marek Szymankiewicz – sekretarz PKBWM

członek zespołu: Tadeusz Gontarek – członek PKBWM