



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT TYMCZASOWY 22/15

poważny wypadek morski

M/V BOMAR VICTORY

HOŁOWNIK VIRTUS

zderzenie holownika Virtus ze statkiem Bomar Victory
podczas wejścia do portu Gdańsk w dniu 24 czerwca 2015 r.

Czerwiec 2016

Badanie poważnego wypadku, w którym uczestniczył statek „Bomar Victory” oraz holownik „Virtus” 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@mgm.gov.pl
www.pkbwm.gov.pl

Spis treści	str.
1. Fakty	4
2. Informacje ogólne	4
2.1. Dane statków	4
2.1.1. Statek „Bomar Victory”	4
2.1.2. Holownik „Virtus”	5
2.2. Informacje o podróży statków	6
2.2.1. Statek „Bomar Victory”	6
2.2.2. Holownik „Virtus”	6
2.3. Informacje o wypadku	7
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych	8
3. Opis okoliczności wypadku	8
4. Wstępna analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku, z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz	8
4.1. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)	9
5. Przewidywany termin opublikowania raportu końcowego	9
6. Spis zdjęć	9
7. Wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów	10
8. Źródła informacji	10
9. Skład zespołu badającego wypadek	10

1. Fakty

W dniu 24 czerwca 2015 w godzinach rannych do terminalu DCT (*Deepwater Container Terminal*) w Gdańsku, torem podejściowym, podchodził kontenerowiec „Bomar Victory”, bandery Wysp Marshalla, z pilotem na mostku. W tym samym czasie z portu w kierunku statku zmierzał holownik „Virtus”, bandery polskiej.

O godz. 0855 czasu lokalnego obie jednostki znajdowały się w okolicy pławy „P5”. Statek „Bomar Victory” na torze podejściowym płynął z prędkością ponad 10 w. Holownik „Virtus” w odległości około 200 m przed dziobem statku z prawej burty zatrzymał się i rozpoczął podchodzenie do statku rufą, kursem zbieżnym do kursu statku z prędkością około 4-5 w.

O godz. 08:56 doszło do kontaktu rufy holownika z burtą statku powodując wgniecenie poszycia statku „Bomar Victory” w okolicy początku zaoblenia rufowego.

Wypadek ten nie miał wpływu na dalsze wykonywanie pracy i żeglugi obu jednostek.

2. Informacje ogólne

2.1. Dane statków

2.1.1. Statek „Bomar Victory”

Nazwa statku:	Bomar Victory
Bandera:	Wyspy Marshalla
Właściciel:	Bomar Eight LLC, Hamburg (Niemcy)
Armator:	V Ships Germany GmbH&Co.KG, Hamburg (Niemcy)
Instytucja klasyfikacyjna:	Lloyd Register
Typ statku:	kontenerowiec
Sygnal rozpoznawczy:	V7EH2
Nr identyfikacyjny IMO:	9242649
Pojemność brutto (GT):	17189
Rok budowy:	2002
Moc maszyn:	16980 kW (B&W 6L 70MC)
Szerokość:	26 m
Długość całkowita:	178,50 m

Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub: stal
 Minimalna obsada załogowa: 16
 Typ rejestratora VDR: Rutter 100G 2



Zdjęcie nr 1. Statek "Bomar Victory"

2.1.2. Holownik „Virtus”

Nazwa statku: Virtus
 Bandera: polska
 Właściciel: WUŻ Port and Maritime Services Ltd
 sp. z o. o., Gdańsk
 Armator: jw.
 Instytucja klasyfikacyjna: PRS
 Typ statku: holownik
 Sygnał rozpoznawczy: SPKN
 Nr identyfikacyjny IMO: 9477048
 Pojemność brutto (GT): 334
 Rok budowy: 2008
 Moc maszyn: 3530 kW (2x Caterpillar 3512 C HD)
 Szerokość: 10,50 m

Długość całkowita:	30 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	stal
Minimalna obsada załogowa:	w żegludze krajowej 4 osoby



Zdjęcie nr 2. Holownik „Virtus”

2.2. Informacje o podróży statków

2.2.1. Statek „Bomar Victory”

Porty zawinięcia w czasie podróży:	Ryga (Łotwa)
Port przeznaczenia:	Muuga (Estonia)
Rodzaj żeglugi:	oceaniczna
Informacja o ładunku (ilość i rodzaj):	kontenery, 11145 ton
Informacja o załodze (liczba/narodowość):	1 Białorusin, 8 Rosjan, 9 Ukraińców

2.2.2. Holownik „Virtus”

Porty zawinięcia w czasie podróży:	Gdańsk
Port przeznaczenia:	Gdańsk
Rodzaj żeglugi:	portowa

Informacja o załodze (liczba/narodowość): 6 Polaków

2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj:	poważny wypadek morski
Data i czas zdarzenia:	25.06.2016 godz. 08:56 LT
Pozycja geograficzna w trakcie zdarzenia	$\varphi=54^{\circ}24,5'N$ $\lambda=018^{\circ}46,2' E$
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Zatoka Gdańska – reda portu Gdańsk
Charakter akwenu:	wody wewnętrzne
Pogoda w trakcie zdarzenia:	wiatr SW 4-5 ^o B, stan morza 4, widzialność b.dobra, temp. powietrza 17,5 ^o C
Stan eksploatacyjny statków w trakcie zdarzenia:	statek załadowany
Skutki wypadku dla statku „Bomar Victory”:	wgniecenie poszycia poniżej kabin załogowych na prawej burcie na początku zaoblenia rufowego o wymiarach: 200 cm x 50 cm x 5 cm
Skutki wypadku holownika „Virtus”:	uszkodzona farba na krawędzi nadburcia na rufie



Zdjęcie nr 3. Wgniecenie poszycia „Bomar Victory” w miejscu kontaktu z „Virtusem”

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

Nie angażowano podmiotów z lądu i nie prowadzono działań ratowniczych.

3. Opis okoliczności wypadku

W dniu 24 czerwca 2015 r. około godz. 08:00 na podchodzący do toru wodnego do DCT w Gdańsku statek „Boomar Victory” wszedł pilot portowy. Statek kontynuował podróż do portu po wyznaczonym torze wodnym. W tym samym czasie z portu w kierunku statku wypłynął holownik „Virtus”, który miał asystować podczas manewrów cumowania do nabrzeża.

O godz. 08:50 obie jednostki znajdowały się okolicy boi „P5”. Statek „Boomar Victory” płynął z prędkością ponad 10 w, natomiast holownik „Virtus” idący kursem przeciwnym zatrzymał się w odległości około 200 m przed dziobem statku z prawej burty. Następnie w miarę zbliżania się statku holownik rozpoczął podchodzenie do statku rufą, kursem zbieżnym do kursu statku z prędkością około 4-5 w, zamierzając podać swój hol na rufę statku.

O godz. 08:56 doszło do kontaktu rufy holownika z burtą statku powodując wgniecenie poszycia statku w części zaoblenia rufowego po prawej burcie. Po podaniu holu kontynuowano wejście do portu. Statek zacumował w DTC około godz. 09:30.

Dokonane przez klasyfikatora po zacumowaniu statku oględziny nie wykazały uszkodzeń wpływających na zdolność statku do żeglugi i utrzymano ważność posiadanego przez niego świadectwa klasy. Holownik, poza zadrapaniami farby na rufie, nie doznał uszkodzeń.

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

Zderzenie statku „Bomar Victory” z holownikiem „Virtus” nie spowodowało uszkodzeń wyłączających któregokolwiek uczestnika zderzenia z eksploatacji z powodu konieczności dokonania natychmiastowej naprawy. Według wstępnych ustaleń Komisji przyczyną wypadku była zbyt duża prędkość statku, który zgodnie z obowiązującymi przepisami nie

powinien poruszać się szybciej na redzie niż 7w¹. Brak było jednocześnie odpowiedniej komunikacji między pilotem, a kierownikiem holownika.

4.1. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)

Utrzymywana przez statek „Bomar Victory” znaczna prędkość spowodowała, że holownik „Virtus” do przeprowadzenia operacji przyjęcia rzutki ze statku i podaniu holu z holownika musiał zwiększyć swoją prędkość tak, aby podejść na małą odległość od burty statku. Nastąpiło zbyt duże zbliżenie do statku i wskutek działania sił przyciągających do statku doszło do uderzenia rufy holownika o burtę statku.

Pilot statku „Bomar Victory” nie uzyskał zgody Kapitanatu Portu Gdańsk na utrzymywanie prędkości ponad 10 w na torze podejściowym. Kierownik holownika nie podjął próby porozumienia się z pilotem statku odnośnie zmniejszenia prędkości statku podczas operacji podawania holu.

5. Przewidywany termin opublikowania raportu końcowego

W związku z niemożnością odczytu danych z rejestratora VDR statku „Bomar Victory”, długim okresem oczekiwania na ekspertyzę dotyczącą prawidłowości manewrów statku i holownika podczas podawania holu na torze podejściowym portu Gdańsk Komisja nie zdołała opracować w terminie szczegółowego, zawierającego pełne wyniki z badania, raportu końcowego i postanowiła ogłosić raport tymczasowy z tego wypadku. Komisja przewiduje sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego w terminie trzech miesięcy.

6. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. Statek „Bomar Victory”	5
Zdjęcie nr 2. Holownik „Virtus”	6
Zdjęcie nr 3. Wgniecenie poszycia „Bomar Victory” w miejscu kontaktu z „Virtusem”	7

¹ Zarządzenie nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 20 lutego 2013 r. – Przepisy portowe (Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z dnia 7 marca 2013 r. poz.1314) - §101 ust. 1 pkt 1.

7. Wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów

B – Beaufort (skala siły wiatru)

B&W – producent silników okrętowych

LT – czas lokalny

SW – kierunek wiatru (południowo-wschodni)

w – węzeł (jednostka prędkości)

8. Źródła informacji

Powiadomienie o wypadku

Materiały z wysłuchania świadków

Ekspertyza sporządzona przez J. Marca

9. Skład zespołu badającego wypadek

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodzi:

Kierujący zespołem: Marek Szymankiewicz – członek PKBWM

Członek zespołu: Krzysztof Kuropieska – członek PKBWM