Witold Kuczorski

Typowe wypadki morskie (Dramatyczne wypadki w żeglarstwie)

Żeglarstwo to taka forma działalności człowieka na morzach i oceanach, która w oczywisty sposób kojarzona jest z wielkimi przestrzeniami, wolnością, możliwością przeżycia niezwykłej przygody. Dla wielu osób jest nie tylko okazją do poznania świata, miłego spędzenia czasu, ale stało się sposobem na życie i to bez jakichkolwiek ograniczeń wiekowych czy zdrowotnych.

Niestety uprawianiu żeglarstwa zawsze towarzyszy ryzyko zaistnienia wypadku, czasami o najpoważniejszych, nieodwracalnych skutkach.

Z uwagi na ograniczone ramy czasowe prezentowanego wystąpienia przedstawię zaledwie kilka przykładów wypadków, do których doszło w ostatnich latach, a były udziałem polskich żeglarzy.

Wszystkie łączy wspólny mianownik określany jako „czynnik ludzki". W licznych analizach opracowanych bądź to przez instytucje, które profesjonalnie badają okoliczności i przyczyny wypadków bądź też w opracowaniach międzynarodowych organizacji rządowych (Międzynarodowa Organizacja Morska czy Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego)

zgodnie przyjmuje się, że w co najmniej 80 proc. zaistniałych wypadków ich przyczyn należy upatrywać w tym właśnie czynniku. Pod pojęciem „czynnika ludzkiego” kryją się zarówno brak wiedzy i umiejętności, zły stan zdrowia, braki w kondycji fizycznej jak również nieumiejętność radzenia sobie w sytuacji wystąpienia silnego bodźca jakim jest stres.

Pierwszy z przykładów, który chciałbym zaprezentować to zdarzenie, które rozegrało się w dniu 18.08.2014 r. na Zalewie Wiślanym. Tego dnia ok. godz. 14.00 ojciec z czternastoletnim synem w stanicy wodnej w Nabrzeżu koło Suchacza zwodowali łódkę (przerobioną 420) zbudowaną z laminatu poliestrowo-szklanego. Ojciec posiadał patent sternika jachtowego, syn patent żeglarza. Łódź wyszła na zalew celem dotarcia do Krynicy Morskiej, przy czym żeglarze nie poinformowali bosmana stanicy o celu i czasie planowanej podróży. Z kolei bosman uprzedził żeglarzy, że na zalewie występują bardzo trudne warunki do żeglowania, wiatr z kierunku SW o sile 6-7˚B, stan zalewu 3-4, występowały szkwały nawet o sile do 9˚B. Jacht dotarł do Krynicy Morskiej przed godziną 15.00. Z zapisu monitoringu z tej przystani wynika, że łódź odcumowała i ponownie wyszła na zalew o godzinie 15.08. Obydwaj żeglarze nie mieli założonych kamizelek ratunkowych czy też ubioru z pianki. Temperatura wody wynosiła +19˚C, temperatura powietrza +17˚C. Kiedy do godziny 22.00 żeglarze nie powrócili do Nabrzeża, bosman rozpoczął poszukiwania, lecz bez rezultatu. Wówczas telefonicznie powiadomił o zaginięciu żeglarzy stację SAR w Tolkmicku a następnie o godzinie 23.06 MRCK w Gdyni.

Poszukiwania prowadzone w nocy przez Brzegowe Stacje Ratownictwa z Tolkmicka i Sztutowa nie dały rezultatu. Następnego dnia, kiedy się rozwidniło, wyszły do akcji śmigłowiec ratowniczy i samolot „Bryza”. Po 16 minutach wyjścia do akcji, o godzinie 5.01 śmigłowiec zlokalizował łódź, natomiast na pozycji oddalonej o około 1 Mm na NW od pozycji łodzi o godzinie 5.44 odnalazł ciało nieletniego załoganta. Miał założoną kamizelkę ratunkową. Poszukiwania właścicielu jachtu prowadzono do godziny 14.30, bez rezultatu. Jego ciało odnaleziono w okolicach Fromborka dopiero po siedmiu miesiącach od wypadku. Z ustaleń raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (dalej jako: PKBWM – raport WIM 34/14) wynika, że na jachcie nie było jakiegokolwiek sprzętu sygnalizacyjnego ani środków łączności. Telefony komórkowe żeglarze pozostawili w stanicy w Nabrzeżu, pozbawiając się w ten sposób chociażby szansy na wezwanie pomocy.

Zdaniem Komisji przyczyn wypadku należy upatrywać w niewłaściwej ocenie posiadanych przez właściciela łodzi umiejętności przygotowania sprzętu do żeglugi i żeglowania po wodach morskich, nieosłoniętych i często opustoszałych, w dodatku w trudnych warunkach pogodowych. Okazało się, że załoga nie miała jakiegokolwiek doświadczenia w żeglowaniu po wodach innych niż śródlądowe.

A oto przykłady dwóch najpoważniejszych wypadków, do których doszło w 2015 roku:

1.10.2015 r. jacht ZITA (dł. 8,2 m) z trzyosobową załogą wyszedł z niewielkiej przystani położonej na południe od Visby (Gotlandia), z planem zawinięcia do Ustki. Żeglując całą dobę następnego dnia jacht dotarł na pozycję odległą o około 30 Mm od polskich wybrzeży i około 40 Mm od Ustki. Około godzin południowych, wobec wiatru W-WSW i niemożności użycia silnika podczas manewrów wejściowych do portu, podjęto decyzję o zmianie kursu jachtu na prowadzący do Władysławowa. O godz. 14.30 samodzielną wachtę na pokładzie objął kapitan jachtu, doświadczony żeglarz, właściciel podobnej wielkości jachtu. Był to mężczyzna 53-letni o słusznej posturze, ważący ponad 100 kg. Jacht szedł baksztagiem, niosąc zrolowaną do połowy genuę i zarefowany grot. Pozostałych dwóch członków załogi przebywało w kabinie. Około godz. 15.20, gdy jacht był na pozycji oddalonej o około 12 Mm od brzegu i koło 25 Mm od Władysławowa, doznał nagłego, silnego przechyłu na burtę zawietrzną. Kapitan wprawdzie miał założoną pneumatyczną kamizelkę ratunkową, ale nie był do niej przypięty wąs. W związku z tym wypadł za burtę. Wywołana krzykiem załoga wyskoczyła na pokład i rozpoczęła manewry, celem podjęcia żeglarza znajdującego się za burtą. W tym czasie kapitan był przytomny, pozostawał w kontakcie z załogą, a dzięki napompowanej pneumatycznej kamizelce dryfował w prawidłowej pozycji. Manewry okazały się skuteczne i po kilku minutach kapitan znalazł się przy burcie jachtu, jednak wyciągnięcie go z wody na pokład, w warunkach silnego falowania, dla dwóch członków załogi okazało się być zadaniem zbyt trudnym. Obawiano się użyć bosaka z uwagi na ryzyko przebicia komór powietrznych kamizelki. Załoga przystąpiła do przygotowania talii, za pomocą której zamierzano podnieść kapitana ponad reling.

Jednocześnie korzystając z ręcznej UKF-ki podjęto nieskuteczne próby wezwania pomocy drogą radiową. W trakcie mocowania stropu okalającego klatkę piersiową kapitan poczuł się źle, zasłabł, wypuścił linę z rąk i osunął się do wody tracąc kontakt z jachtem.

Wkrótce przestał też reagować i dawać oznaki życia. Po dalszych nieudanych próbach podjęcia kapitana z wody, próbach utrudnionych rozdarciem się i łopotem genui, około godziny 17.00 jacht skierowano w stronę lądu celem nawiązania łączności ze służbami SAR. Niespełna pół godziny później radiowe wezwanie odebrało WITOWO Radio, a jednocześnie połączono się z numerem 112. Rozpoczęto akcję poszukiwawczą z udziałem śmigłowa ratowniczego i trzech jednostek SAR. Bez rezultatu. Ciało zaginionego kapitana jachtu odnaleziono po trzech tygodniach na brzegu Bornholmu.

W ocenie PKBWM (raport WIM 49/15) przyczyną wypadnięcia za burtę, a w konsekwencji utonięcia kapitana jachtu, było niezachowanie przez niego dostatecznej ostrożności i zaniechanie przypięcia posiadania posiadanej uprzęży do stałego elementu konstrukcyjnego jachtu.

Niespełna miesiąc później (raport PKBWM – WIM 50/15), bo na przełomie października i listopada 2015 r. hiszpański jacht ALBORON XIX SABOR (dł. 14,15 m) wyczarterowany przez polską załogę żeglował u wybrzeży Maroka. Spośród ośmiu członków załogi co najmniej sześciu posiadało nie tylko patenty sternika jachtowego, ale przede wszystkim spory staż w morskim pływaniu, w tym po wodach Morza Śródziemnego. 01.11.2015 r. jacht znajdował się na przybrzeżnych wodach Maroka, na podejściu do niewielkiego portu El Jadida, w odległości 2-2,5 Mm od lądu. W tym czasie wiatr był z kierunku SW o sile 5˚B. Z morza szedł silny rozkołys z kierunku NW, a fale miały wysokość 3-4 m. Kierunek wiatru i rozkołys morza spowodowane były przemieszczającym się dalej na północ sztormowym niżem. Załoga jachtu warunki żeglugi nie określała jako ciężkie. Zamówiono holownik mający pomóc wejść jachtowi do portu i w oczekiwaniu na jego przyjście przygotowywano w kabinie posiłek, a na pokładzie panował pełen relaks. Wszystko wskazywało na to, że w krótkim czasie jacht zostanie wprowadzony do portu. Pokład przygotowywano do cumowania. Było około godz. 15:40 czasu UPC, kiedy od strony morza nadeszła fala, której wcześniej nikt nie zauważył. Zarówno samo pojawienie się nietypowo wysokiej, załamującej się fali, jak i dramatyczny przechył jachtu, który wywołało uderzenie fali w prawą burtę, były dla załogi całkowitym zaskoczeniem.

Z relacji załogi wynika, że jacht zaatakował spieniony wał wody przypominający tsunami. Kapitan tę falę dostrzegł dopiero w momencie jej uderzenia. Krzykiem ostrzegł

załogę, ale żadna reakcja obronna nie była już możliwa. Jacht głęboko położył się na lewą burtę. Wszystkie trzy osoby, które w tym czasie przebywały w kokpicie wypadły za burtę. Żadna z nich nie była przypięta do jachtu. Żadna nie miała założonej uprzęży bezpieczeństwa. Jedynie kapitan zdołał samodzielnie wciągnąć się na pokład jachtu, dwóch pozostałych członków załogi utonęło, przy czym jeden z nich prawdopodobnie natychmiast po tym jak tylko znalazł się w wodzie. Ciała obydwu ofiar odnalazł i wydobył przybyły w późniejszym czasie na miejsce wypadku ratownik.

Z kolei w 2017 r. doszło do dramatycznego w skutkach wypadku z udziałem małego jachtu oznaczonego jako BEZ-2. Ten typ jachtu został zaprojektowany do eksploatacji na jeziorach i niewielkich zbiorniach wodnych z 2-3 osobową załogą nieposiadającą uprawnień żeglarskich. Był to niewielki mieczowy jacht kabinowy o długości 4,17 m, zbudowany z laminatu poliestrowo-szklanego, otaklowany jako slup bermudzki. Jachty tego typu były seryjnie produkowane w latach 1978-1995 przez wytwórnię FOTO-PAM w Augustowie. Do czasu wejścia Polski do UE dla jachtu tej wielkości nie było wymogu certyfikacji konstrukcji, nie musiał spełniać wymogów w zakresie stateczności i niezatapialności. Jacht nie musiał także mieć oznaczenia o dopuszczalnym obciążeniu, ani kategorii projektowej sugerującej określony rejon eksploatacji. 7.05.2017 r. około godziny 12.00 po zwodowaniu na brzegu Zatoki Skoszewskiej na Zalewie Szczecińskim jacht został obsadzony przez trzyosobową załogą nieposiadającą uprawnień żeglarskich. Wyszedł na zalew bez obrania konkretnego kursu i portu docelowego. Tego dnia, a także następnego, wiatr wiał regularnie z kierunków N i NE o sile 4˚B, stan zalewu był 3, a temperatura wody wynosiła +11˚C. Po upływie doby od wyjścia na zalew i przy braku jakichkolwiek informacji o jachcie zaniepokojeni członkowie rodzin żeglarzy powiadomili o zaginięciu jachtu bosmanat przystani na wyspie Wolin i Policję.

Rozpoczęto akcję poszukiwawczą, w rezultacie której samolot rozpoznawczy „MEWA" należący do Straży Granicznej odnalazł 8.05.2017 r. o godzinie 15.09 odwrócony kadłub jachtu całkowicie zanurzony w wodzie. Jak się później okazało, maszt był wbity w dno zalewu. Wrak znajdował się w odległości około 5 kabli od brzegu Zatoki Skoszewskiej. Żagle tj. grot i genua były postawione. Nie miały osprzętu umożliwiającego ich refowanie. W wyniku dalszych poszukiwań prowadzonych przez łódź ratowniczą 8.05.2017 r. o godzinie 15.09 odnaleziono zwłoki właściciela jachtu pływające w niedopiętej kamizelce ratunkowej. Dziewięć dni później w okolicy pary pław W1 – W2 w północnej części Zatoki Skoszewskiej

odnaleziono zwłoki dwóch pozostałych osób. Nie miały założonych kamizelek ratunkowych, gdy tymczasem we wnętrzu wraku znaleziono trzy nowe piankowe kamizelki ratunkowe. Z uwagi na fakt, iż wypadku nikt nie przeżył, a momentu wypadku także nikt nie zauważył, PKBWM (raport WIM 28/17) przyjęła kilka prawdopodobnych przyczyn wywrócenia się jachtu, a to:

1. pod ciężarem załogi, bagażu, silnika i zapasów paliwa w trakcie prowadzenia połowów;
2. przy próbie podjęcia członka załogi jachtu, który w nieznanych okolicznościach wypadł za burtę;
3. przebalastowanie idącego pod żaglami jachtu na burtę zawietrzną w wyniku niespodziewanego podmuchu wiatru lub nieumiejętnie wykonanego manewru.

Wszystkie warianty wypadku mogły zaistnieć w sytuacji nadmiernego obciążenia jachtu. Według projektanta maksymalna nośność jachtu wynosiła 230 kg. Tymczasem podczas ostatniej podróży na jachcie znajdowały się trzy dorosłe osoby, ich bagaż, zaburtowy silnik o mocy 5 KM wraz z zapasem paliwa i sprzęt do połowu ryb. Zdaniem PKBWM całkowita nośność jachtu została przekroczona. Niezależnie od tej okoliczności, nominalnie maksymalna. powierzchnia obydwu żagli powinna wynosić 7 m². Tymczasem łączna powierzchnia żagli, które niósł jacht w czasie wypadku wynosiła 11 m². PKBWM przyjęła, iż podstawowym błędem było użycie jachtu, który nie był dostosowany do rejonu i warunków żeglugi. Jacht nie powinien być eksploatowany na wodach, na których ewentualna awaria nie zostanie szybko zauważona, a pomoc nie nadejdzie w krótkim czasie. Ponadto przeprowadzone badania krwi ofiar wypadku na zawartość alkoholu wykazały, że wszystkie trzy osoby były po spożyciu alkoholu. Należy też zauważyć, że przy temperaturze +10˚C, przeciętny czas przeżycia w wodzie osoby, która nie ma założonego tzw. mokrego skafandra wynosi około 1 godziny. Czynnik hipotermii w oczywisty sposób mógł mieć bezpośredni wpływ na skutki wypadku.

Mniej tragiczne w skutkach, chociaż równie dramatyczne okoliczności towarzyszyły wypadkom jachtów: PRODIGY-2 oraz MIRACLE.

Jacht MIRACLE – typ J-80 (jol) zbudowany ze stali w 2006 roku; długość 14,16 m, 1.06.2016 r. o godzinie 05.55 LT wyszedł z 9-osobową załogą z portu Lervick na Wyspach Szetlandzkich,

z zamiarem przejścia do portu docelowego Torshavn na Wyspach Owczych. 2.06.2016 r. około godziny 9.00 LT jacht znajdował się około 50 Mm na SW od Wysp Szetlandzkich. Załogantka odpoczywając po wachcie w mesie, kiedy była na lewej burcie poczuła swąd oraz zauważyła dym wydobywający się zza oparcia koi. Na polecenie kapitana podjęto próbę stłumienia dymu jedną z gaśnic proszkowych. Bez rezultatu. Kapitan za pomocą głównego wyłącznika prądu odciął wszystkie odbiorniki elektryczne zasilane z akumulatorów. Wyłączenie zasilania nie poprawiło sytuacji, a w związku z rosnącym zadymieniem kapitan podjął decyzję o ewakuacji załogi na tratwę ratunkową, polecając jednocześnie, by załoga ciepło się ubrała i założyła pasy ratunkowe. Przed ewakuacją załączył jeszcze zasilanie i nadał sygnał alarmowy DISTRESS FIRE z radiostacji UKF, po czym ponownie zasilanie wyłączył. Około godziny 10.00 LT załogę podjął z tratwy ratunkowej norweski holownik „REM Gambler". Następnie załogę jachtu przekazano na pilotówkę z portu Scalloway, do którego weszła z żeglarzami 2.06.2016 r. około godziny 18.00 LT. Jacht zatonął na Morzu Norweskim w odległości około 50 Mm na południowy zachód od Wysp Szetlandzkich.

PKBWM (raport WIM 22/16) zgłosiła szereg uwag i zastrzeżeń do przeprowadzonej przez właściciela jachtu modernizacji instalacji elektrycznej. Remont prowadziły różne firmy, co skutkowało brakiem ciągłości prac remontowych. Ponadto brak kontroli zewnętrznej mógł spowodować, że układanie i mocowanie nowych kabli było mniej staranne. Nie sprawdzono stanu starej instalacji elektrycznej. Nie zbadano stanu izolacji kabli po przeprowadzonej modernizacji. To wszystko mogło skutkować brakiem odpowiedniego zabezpieczenia przed mechanicznym uszkodzeniem kabli elektrycznych podczas pracy jachtu na fali. Zetknięcie się kabla elektrycznego będącego pod napięciem z metalowym kadłubem jachtu wywołało iskrzenie, a w konsekwencji pożar. W ocenie PKBWM podczas podróży jachtu błędem było nie wprowadzenie przez załogę do urządzenia marki Victron typ „BMV702" (służącego do monitorowania stanu napięcia w instalacji elektrycznej) progów alarmowych, wskazujących przekroczenie parametrów napięciowych lub prądowych w tej instalacji. To pozwoliłoby na wykrycie ewentualnych jej usterek podczas rejsu. Wprawdzie w dokumentach jachtu jest informacja, że inspektor Morskiego Zespołu Technicznego PZŻ w dniach 25-26.02.2016 r. dokonał przeglądu okresowego, w trakcie którego, „sprawdzono montaż instalacji elektrycznej z wynikiem dobrym", tyle tylko, że sprawdzono instalacje jeszcze przed jej

modernizacją. Wprawdzie armator poinformował inspektora PZŻ o zamiarze modernizacji instalacji, ale nowa, już zmodernizowana nie została zgłoszona do przeglądu. Przed wystąpieniem do dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o wydanie Karty Bezpieczeństwa, podczas przeglądu przeprowadzonego 30.03.2016 r., nie poinformowano inspektora z Inspektoratu Bezpieczeństwa Żeglugi o trwającej przebudowie instalacji elektrycznej. W protokole poinspekcyjnym brak danych o przeprowadzonych pomiarach stanu izolacji tej instalacji. Te wszystkie okoliczności sprzyjały powstaniu wypadku pożaru, w którego konsekwencji doszło do utraty jachtu.

Jacht PRODIGY-2, typ kuter, zbudowany z laminatu poliestrowo-szklanego w 2017 r.; długość 17,89 m, 13.10.2017 r. o godzinie 6.35 LT wyszedł z Cuxhaven, z zamiarem przejścia przez kanał LaManche i wyjścia na ocean. Kiedy około godz. 18.25 LT żeglował na przybrzeżnych wodach niemieckich, w odległości około 2Mm na północ od wyspy Baltrum, załoga odczuła wstrząs i usłyszała głośny trzask. Dwie minuty później usłyszano dwa kolejne, tym razem słabsze trzaski. Po podniesieniu klapy podłogi dostrzeżono silny napływ wody do zęzy. Obydwie pompy zęzowe automatycznie włączyły się do pracy. Załoga sprzątnęła żagle. Na kilka minut uruchomiono silnik i na wolnych obrotach skierowano jacht w stronę brzegu, aby osadzić go na mieliźnie. Widząc, że poziom wody stale się podnosi, kapitan zarządził opuszczenie jachtu i przystąpiono do zwodowania tratwy ratunkowej. O godzinie 18.38 LT kapitan nadał sygnał alarmu w niebezpieczeństwie DISTRESS. Odbiór sygnału natychmiast potwierdziło MRCC Bremen. Około 18.42 LT załoga przeszła na tratwę ratunkową. O godzinie 19.14 LT na pozycje wypadku przyszedł niemiecki holownik „Nordic”, który podjął załogę.

Przewrócony wrak jachtu dryfował na powierzchni wody w kierunku wschodnim, by ostatecznie 16.10.2017 r. osiąść na brzegu wyspy Langeoog, w odległości około 8 Mm od pozycji wypadku. Działanie fal doprowadziło do całkowitego rozbicia jachtu. Oderwanej od kadłuba wraz z jego fragmentem płetwy balastowej nie odnaleziono.

Powyższy przegląd niektórych spraw wypadków jachtów z ostatnich lat w jakże dobitny sposób uzmysławia nam, że pomimo stosowania coraz doskonalszych rozwiązań technicznych i środków zabezpieczających życie, żywioł morski nie pozwala na całkowite wykluczenie wystąpienia wypadków. Rzeczą charakterystyczną jest, że nie doszło do nich na skutek żeglugi w ekstremalnych warunkach pogodowych, gdzie dzielność morska jachtu nie

zdołała się przeciwstawić niedającym się okiełznać siłom żywiołu, bądź też na skutek błędów w nawigacji. Przyczyn tych wypadków niewątpliwie należy upatrywać w braku wyobraźni i roztropności potocznie nazywanej zdrowym rozsądkiem. Czasami ich przyczyną była niedająca się niczym wytłumaczyć żenująca wręcz niefrasobliwość. Morze okazało się być dla żeglarzy bezwzględnym egzaminatorem. Niestety ci, którzy tego egzaminu nie zdali, nie otrzymali od losu szansy na przystąpienie do egzaminu poprawkowego.

Na koniec niniejszego opracowania chciałbym odwołać się do słów kpt. ż.w. Karola Olgierda Borchardta: „Morze nie jest ani wrogie ani przyjacielskie, nie jest też okrutne, tylko bezwzględne. Wymaga od człowieka wiedzy i umiejętności, ciągłego napięcia uwagi”.

A ja dodam i stale nas uczy pokory.