



PKBWM

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA
WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT TYMCZASOWY

112/19

bardzo poważny wypadek morski

Jacht żaglowy „Lilla W”

**Wyrzucenie jachtu na plażę po wywrocie
na podejściu do portu Kłajpeda
w dniu 15 września 2019 r.**

Wrzesień 2020



Badanie bardzo poważnego wypadku jachtu żaglowego „Lilla W” prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2012 r. poz. 1068 z późn. zm.) 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
Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin
tel. +48 91 44 03 290, tel. kom. +48 664 987 987
e-mail: pkbwm@mgm.gov.pl
www.pkbwm.gov.pl

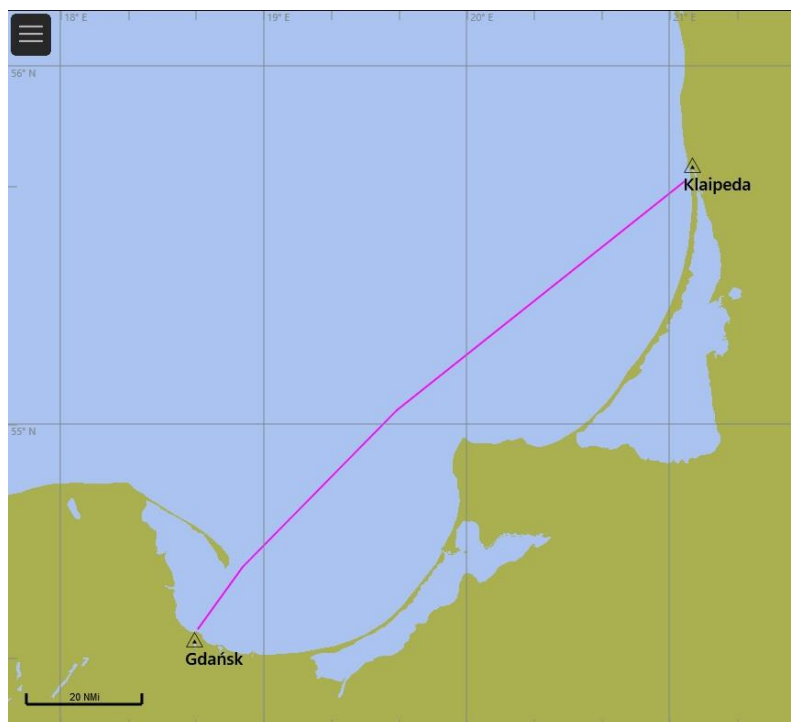


SPIS TREŚCI

1. Fakty	2
2. Informacje ogólne	4
2.1. Dane jachtu żaglowego.....	4
2.2. Informacje o podróży jachtu.....	4
2.3. Informacje o wypadku morskim.....	4
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych.....	5
3. Opis okoliczności wypadku morskiego	5
4. Spis zdjęć	12
5. Spis rysunków	12
6. Wykaz stosowanych terminów i skrótów	12
7. Uczestnictwo państw istotnie zainteresowanych (SIS).....	13
8. Źródła informacji	13
9. Skład zespołu badającego wypadek.....	14
10. Przewidywany termin opublikowania raportu końcowego.....	14

1. Fakty

W dniu 14 września 2019 r. ok godz. 20:00 LT (CEST)¹ – 18:00 UTC jacht żaglowy „Lilla W”, wyszedł z Mariny Gdańsk z zamiarem dopłynięcia do Kłajpedy. Na pokładzie znajdowała się 7 osobowa załoga. Około. północy jacht minął Hel i obrał kurs na Kłajpedę.



Rysunek 1. Trasa rejsu jachtu „Lilla W” 14-15 września 2019

Następnego dnia, 15 września, po nocy i dniu spędzonym na żegludze ze sztormowym wiatrem zachodnim, ok. godz. 17:30 LT (EEST) – 14:30 UTC jacht znalazł się w zasięgu widoczności brzegu, na południe od wejścia do portu w Kłajpedzie i kierował się ku widocznej latarni morskiej Kłajpeda, poszukując nabieżnika wejściowego i wejścia do portu.

Sprzątnięto grotżagiel (fok był zwinięty przez całą drogę) i uruchomiono silnik. Jacht płynął niemal równoległe do odległego o niecałą milę brzegu w kierunku północnym, napotykając narastające fale i doświadczając coraz większych trudności w utrzymaniu kursu. Sterował kapitan, wypatrując przedniej stawy nabieżnika wejściowego i chwilami wyjmując ze schowka tablet, na którym prowadził nawigację. Oprócz kapitana w kokpicie znajdowali się II oficer i III oficer.

¹ W trakcie całej podróży na jachcie przyjęto czas lokalny polski (CEST) jako czas pokładowy. Wypadki, które zaszły w pobliżu Kłajpedy, na wodach Litwy, opisano tu dalej stosując czas lokalny Litwy (EEST).



Ok. godz. 18:10 fala uderzająca w LB spowodowała zalanie kokpitu i silny przechył jachtu, zabierając jednocześnie za burtę kapitana i III oficera. III oficer, zapięty uprzężą bezpieczeństwa zawisł za burtą, a kapitan, którego uprząż nie wytrzymała szarpnięcia, dryfował w pewnej odległości za rufą jachtu.

II oficer objął sterowanie, zarządził alarm i zawrócił jacht, by podejść do kapitana. Udało się podać mu koło ratunkowe na linie, ale zmyte wcześniej z kokpitu za burtę liny takielunku ruchomego zablokowały śrubę napędową i silnik stanął.

W dryfujący bezwładnie w stronę bliskiego już brzegu jacht kolejno uderzył dalsze fale, zabierając za burtę II oficera i żeglarzy, którzy wyszli do kokpitu, by podjąć zza burty kapitana i III oficera, a wreszcie przewracając na chwilę jacht masztem w dół. W rezultacie na jachcie pozostała tylko jedna osoba, która w ogóle nie opuściła kabiny. Pozostałe osoby znalazły się w wodzie przy jachcie, a kapitan i III oficer, którzy wypadli wcześniej, zdryfowali daleko od jachtu, bez dalszej możliwości udzielenia im pomocy z jachtu.

O godz. 18:41 dryfujący i pozbawiony masztu w trakcie wywrotki jacht uderzył na płytkiej wodzie w dno i został wyrzucony przez falę na brzeg (plażę).

Ok. godz. 18:45 na plaży znalazło się sześć osób z „Lilli W”. Siódma osoba (III oficer) zaginęła. Przybyłe na plażę służby ratunkowe udzieliły rozbitkom pomocy medycznej i podjęły nieskuteczną próbę resuscytacji kapitana, który na plaży znalazł się nieprzytomny i zmarł. Wszystkich rozbitków umieszczono w szpitalu w Kłajpedzie. Ciało III oficera odnaleziono na gwiazdoblokach falochronu południowego kilka dni później.



Zdjęcie nr 1. Jacht "Lilla W" na plaży 17 września



2. Informacje ogólne

2.1. Dane jachtu żaglowego

Nazwa	Lilla W
Bandera	polska
Właściciel/ Armator/ Operator	BZ WBK Leasing S.A. / W.A. MEBLOTECH-BIS / Agencja Żeglarska KUBRYK
Typ jachtu	Bavaria 37 Cruiser
Sygnal rozpoznawczy	SPS 3579
Nr identyfikacyjny IMO	brak
Wyporność	8500 kg
Rok budowy	2018
Moc maszyn	silnik wbudowany 28 kW
Długość całkowita	10,90 m
Szerokość	3,67 m
Materiał kadłuba	laminat poliestrowo-szkłany
Minimalna obsada załogowa	2 osoby (j. st. m. + żeglarz) według Karty Bezpieczeństwa

2.2. Informacje o podróży jachtu

Porty zawinięcia	-
Port przeznaczenia	Kłajpeda (Litwa)
Rodzaj żeglugi	pełnomorska
Informacja o załodze	7 osób

2.3. Informacje o wypadku morskim

Rodzaj	bardzo poważny wypadek morski
Data i czas zdarzenia	15 wrzesień 2019 r. ok. godz. 18:10 LT (EEST) - 15:10 UTC
Pozycja geograficzna zajścia zdarzenia	$\varphi = 55^{\circ} 42,69'N$, $\lambda = 021^{\circ} 04,23'E$



Rejon geograficzny zajścia zdarzenia	Południowa reda zewnętrzna portu w Kłajpedzie
Charakter akwenu:	wody przybrzeżne
Pogoda w trakcie zdarzenia	Widzialność dobra, w deszczowych szkwałach umiarkowana, wiatr W 9° B, stan morza 6
Stan eksploatacyjny jachtu w trakcie zdarzenia	w drodze na silniku, rejs komercyjny z załogą turystyczną
Skutki wypadku dla jachtu	Jacht zniszczony przez przybój po wywrotce i wyrzuceniu na plażę
Skutki wypadku dla ludzi	Kapitan i III oficer zmarli po wypadnięciu za burtę, pięć pozostałych osób hospitalizowano w Kłajpedzie z objawami hipotermii oraz prewencyjnie do obserwacji (krócej niż 7 dni)

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

W akcji ratunkowej rozpoczętej o godz. 18:30 LT brały udział z lądu zespoły litewskiej Straży Granicznej (VSAT), Straży Przybrzeżnej (PAR), Policji (VPK), Straży Pożarnej (PGD). Działania polegały na podjęciu z plaży i z bliskiej strefy przyboju sześciorga rozbitków oraz na przeszukiwaniu linii brzegowej i falochronu. Jedną osobę (kapitana) reanimowano na plaży, bez powodzenia. Z powietrza poszukiwania 7-ej osoby - zaginionego III oficera - prowadził bez powodzenia helikopter² Litewskich Sił Powietrznych (KOP). Akcję ratunkową i poszukiwawczą zakończono o godz. 20:35 LT.

3. Opis okoliczności wypadku morskiego

Rejs rozpoczął się w sobotę, 14 września 2019 r. Załoga stawiała się na jachcie w Marinie Gdańsk o godz. 16:00. O godz. 18:00 kapitan przeprowadził szkolenie w zakresie bezpieczeństwa i przedstawił uczestnikom rejsu prognozę pogody, z którą osobiście zapoznał się wcześniej na swoim tablecie, korzystając z internetowej aplikacji „windy”. Prognoza przewidywała bardzo silne wiatry zachodnie, więc kapitan wykluczył realizację pierwotnego planu podróży do Karlskrony w Szwecji i na Bornholm. Przedstawił załodze dwie alternatywne możliwości realizacji rejsu – przejście na Hel i dalszą żeglugę z pozostaniem w rejonie Zatoki Gdańskiej aż do końca rejsu, albo przejście do Kłajpedy i – po odpoczynku dla załogi i po

² Wg raportu SAR helikopter włączono do akcji o godz. 18:37 LT. Na monitoringu helikopter widoczny nad sceną wypadku o godz. 19:33 LT.



uspokojeniu się pogody – dalszą żeglugę na północ wzdłuż wybrzeża Litwy i Łotwy. Załoga, z jednym wyjątkiem³, niezrażona wyraźną zapowiedzią spędzenia trudnej lub nawet bardzo trudnej pierwszej doby na morzu, opowiedziała się za drugim wariantem.

Aktualnej prognozy NAVTEX, prognozy VTS Zatoka o godz. 19:05 ani prognozy PR I o godz. 20:05 nie odebrano, mimo posiadania na jachcie odpowiednich odbiorników.

Ok. godz. 20:30 jacht opuścił Marinę Gdańsk jednocześnie zgłaszając na UKF do Kapitanatu Portu Gdańsk zamiar wyjścia na Zatokę Gdańską z 7 osobami załogi na pokładzie co zostało odnotowane przez oficera dyżurnego kapitanatu i skierował się ku morzu, podążając kanałami portowymi i dalej wzdłuż toru wodnego.

O północy jacht minął trawers latarni Hel. O godz. 00:05 kapitan wysłuchał w kabinie prognozy VTS Zatoka, przewidującej na Bałtyk Południowo-Wschodni wiatr o sile 7-8°B. Prognoza nie była notowana i tak zapamiętali jej fragment wachtowi w kokpicie⁴. Na jachcie nie prowadzono formalnego dziennika ani brulionu nawigacyjnego.

Po wyjściu za Hel i obraniu kursu na Kłajpedę jacht zaczął doświadczać silnego wiatru i zafalowania. Większość żeglarzy (z wyjątkiem kapitana i III oficera) odczuwała w dużym stopniu skutki choroby morskiej i cały czas aż do wypadku przebywała pod pokładem, niezdolna do obsługi jachtu. Na pokładzie jacht prowadzili w zasadzie stale kapitan i III oficer, okresowo - początkowo i w końcowej fazie - wspomagani przez II oficera, także odczuwającego objawy choroby morskiej.

Żeglowano z wiatrem na silnie zarefowanym grocie. Fok-genua był całkowicie zwinięty. Jacht czasami surfował w dół wysokich fal i dochodziło do niekontrolowanych gwałtownych zmian halsu.

Nawigację prowadził wyłącznie kapitan na własnym tablecie z aplikacją Navionics. Nie prowadzono nawigacji na mapach papierowych ani zapisów nawigacyjnych w żadnej postaci. Stacjonarny ploter nawigacyjny umieszczony centralnie w kokpicie został włączony po wyjściu za Hel i kapitan ustawił na nim kreskę kursową prowadzącą do Kłajpedy, której mieli się trzymać sternicy. Nie było to wygodne, gdyż z pozycji przy kołach sterowych umieszczonych na burtach ekran plotera nie był dobrze widoczny. Raz ustawionym ploterem kapitan dalej nie operował i polecił załodze, by nie dotykać na nim żadnych przycisków, ani nawet nie zmieniać skali obrazu. Z tego również powodu sternicy nie wiedzieli dokładnie, do jakiego punktu

³ Obiekcje podnoszone przez tę jedyną osobę dotyczyły aspektów turystycznych, a nie nautycznych planu.

⁴ W rzeczywistości prognoza mówiła także o porywach wiatru 9° B w części wschodniej rejonu.



prowadzi wytyczona kreska, której mieli się po prostu trzymać. Precyzyjne sterowanie nie było możliwe i – niepokojąc się o możliwe naruszenie granicy wód Federacji Rosyjskiej, w której pobliżu przebiegała wytyczona kreska – wykonano dwa planowe zwroty, odchodząc w miejscu największego zbliżenia dalej w morze.

W trakcie żeglugi nie odbierano dalszych prognoz pogody ani ostrzeżeń nawigacyjnych. Ok. godz. 03:30 jacht wyszedł z nominalnego zasięgu nadajników UKF radiostacji Witowo Radio. Odbiornik NAVTEX nie był używany.

Ok. godz. 15:00 doszło do uszkodzenia worka z linką ratowniczą zamocowaną do koła ratunkowego na PB. Umieszczona wcześniej w worku linka została z niego wyjęta, zbuchtowana i zawiązana na relingu.

Między godz. 15:00 a 16:00 kapitan zszedł do wnętrza jachtu na krótki wypoczynek na kanapce salonu, pozostawiając na pokładzie II i III oficera.

Po godz. 16:00 czasu pokładowego (CEST) zobaczono brzeg i zidentyfikowano wieżę latarni morskiej Kłajpeda, ku której kierował się jacht. Ok. godz. 17:00 (18:00 EEST) sprzątnięto grotżagiel i uruchomiono silnik. W tym samym czasie przypadkowa osoba spacerująca na plaży Smiltynė⁵ zaczęła obserwować ciężko pracującą na fali jednostkę z masztem, płynącą bez żagli wzdłuż wybrzeża w kierunku północnym, burtą do fali i dziobem skierowanym na falochron. Obserwator ten mógł rozróżnić osoby siedzące w kokpicie⁶.

O godz. 18:07 EEST, osoba z załogi „Lilli W” przebywająca w kabinie widziała na ekranie swojego telefonu mapę pokazującą bliską odległość do Kłajpedy i dokładny czas lokalny. W kokpicie przy kole sterowym LB siedział kapitan, przy kole sterowym PB – III oficer, a II oficer siedział przy zejściówce. Reszta załogi pozostawała pod pokładem i nie była wzywana do gotowości w manewrach, które kapitan planował po wejściu do kanału portowego.

⁵ Plaża na Półwyspie Kurońskim przylegająca do południowego falochronu wejściowego do Kłajpedy.

⁶ Obserwator widział 2 osoby – kapitana i III oficera, siedzących przy kołach sterowych na LB i PB. Trzeciej osoby – II oficera nie widział, gdyż ten był ukryty za szprycbudą w pobliżu zejściówki.



Zdjęcie nr 2. Obraz kamery monitoringu z godz. 18:09 LT (EEST).

Zdjęcie nr 2 powyżej ilustruje widok w linii nabieżnika wejściowego (widoczna przednia stawa) w czasie bliskim momentu uderzenia w jacht pierwszej fali. Jacht (i miejsce wypadku) znajduje się na lewo – na południe.

Kapitan i III oficer byli w kamizelkach pneumatycznych wyposażonych w zintegrowane uprząże bezpieczeństwa, wpięci w rury kosza rufowego. II oficer, w podobnej kamizelce, był wpięty w handreling biegnący wzdłuż zejściówki.

Krótko po 18:07 w jacht uderzyła fala, która zabrała za burtę kapitana i III oficera. II oficer utrzymał się w kokpicie, ale stracił okulary, co utrudniało mu dalsze działanie. Mimo to, objął sterowanie i zawrócił jacht w kierunku dryfującego w wodzie za jachtem kapitana, którego uprząż nie utrzymała go przy jachcie. III oficer wisiał na swojej uprząży na zewnątrz kosza rufowego, nie mogąc wspiąć się na pokład.

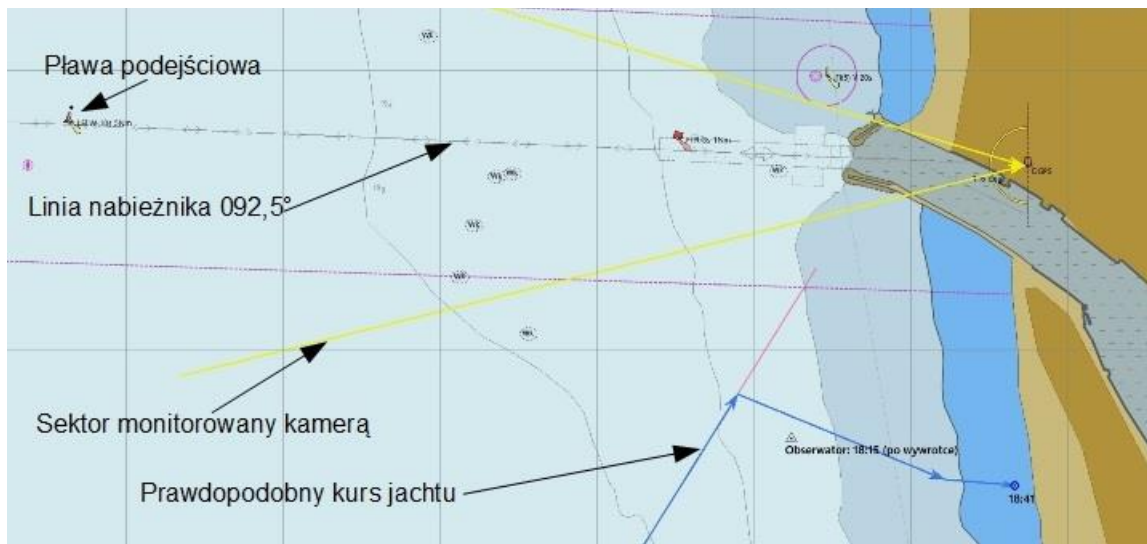
II oficer ogłosił alarm, wywołał pozostałych żeglarzy do akcji podejmowania z wody ludzi i zarządził nadanie alarmowania DISTRESS za pomocą radiostacji UKF⁷. Jeszcze zanim troje kolejnych członków załogi wyszło na pokład silnik zatrzymał się. Jacht stracił sterowność.

W trakcie prób podjęcia zza burty III oficera i kapitana uczeponego koła ratunkowego uwiązanego linką do jachtu druga fala uderzyła w jacht, zabierając za burtę wszystkich z kokpitu. Krótko potem trzecia fala przewróciła jacht, łamiąc maszt. W rezultacie tych uderzeń fal kapitan i III oficer stracili kontakt z jachtem. Z czworga osób w wodzie przy jachcie jednej

⁷ I oficer wykonała to alarmowanie, ale nieskutecznie. Żaden sygnał DSC z jachtu nie został odebrany.

udało się wspiąć z powrotem na pokład, a trzy pozostałe zaczęły płynąć/dryfować w kierunku brzegu. Wszyscy byli w napełnionych kamizelkach pneumatycznych, niekiedy w różnym stopniu uszkodzonych.

O godz. 18:15 wspomniany wcześniej obserwator na plaży zauważył dryfujący jacht bez masztu i natychmiast wszczął alarm, dzwoniąc na numer alarmowy 112.



Rysunek 2. Podejście jachtu „Lilla W” do portu w Kłajpedzie na mapie ENC S-57.

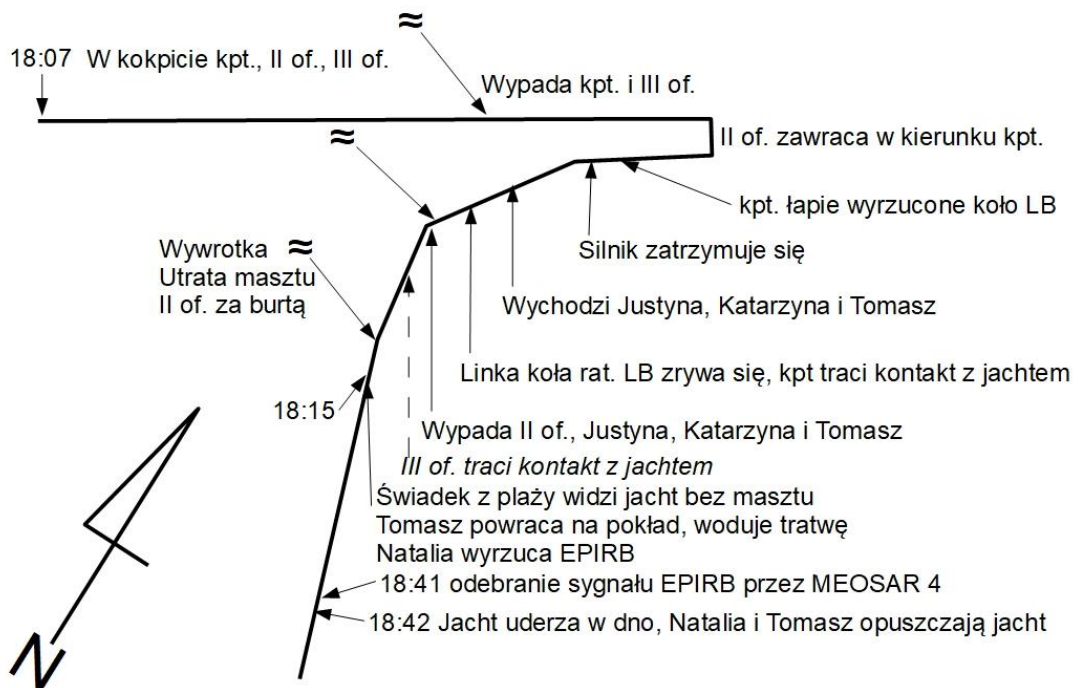
Na jachcie były teraz tylko dwie osoby z załogi dla których był to pierwszy kontakt z jakimkolwiek jachtem żaglowym. Wyrzucono tratwę ratunkową, która prawidłowo się otworzyła, ale faleń zerwał się pod naporem wiatru i kolejnych fal. Żadnej z tych dwóch osób nie udało się nawet podjąć próby wejścia do tratwy, która pusta zdryfowała na plażę. Do wody wyrzucono radiopławę EPIRB, odpalono jedną raketę sygnalizacyjną, która trafiła do wnętrza kabiny, ale natychmiast zgasła, zalana wodą kolejnej fali.

O godz. 18:28 operator kamery monitoringu wejścia do portu odebrał powiadomienie o zdarzeniu i rozpoczął poszukiwanie miejsca zdarzenia. Kamera, stale skierowana na wejście w linii nabieżnika, dotąd nie objęła zbliżającego się jachtu. Od godz. 18:29 kamera zaczęła rejestrować obraz pozbawionego masztu jachtu i ludzi w wodzie.



Zdjęcie nr 3. Obraz z kamery monitoringu z godz. 18:30 LT (EEST).

O godz. 18:41 system Cospas-Sarsat MEOSAR odebrał sygnał z radiopławy EPIRB, wskazujący pozycję na krawędzi brzegu.



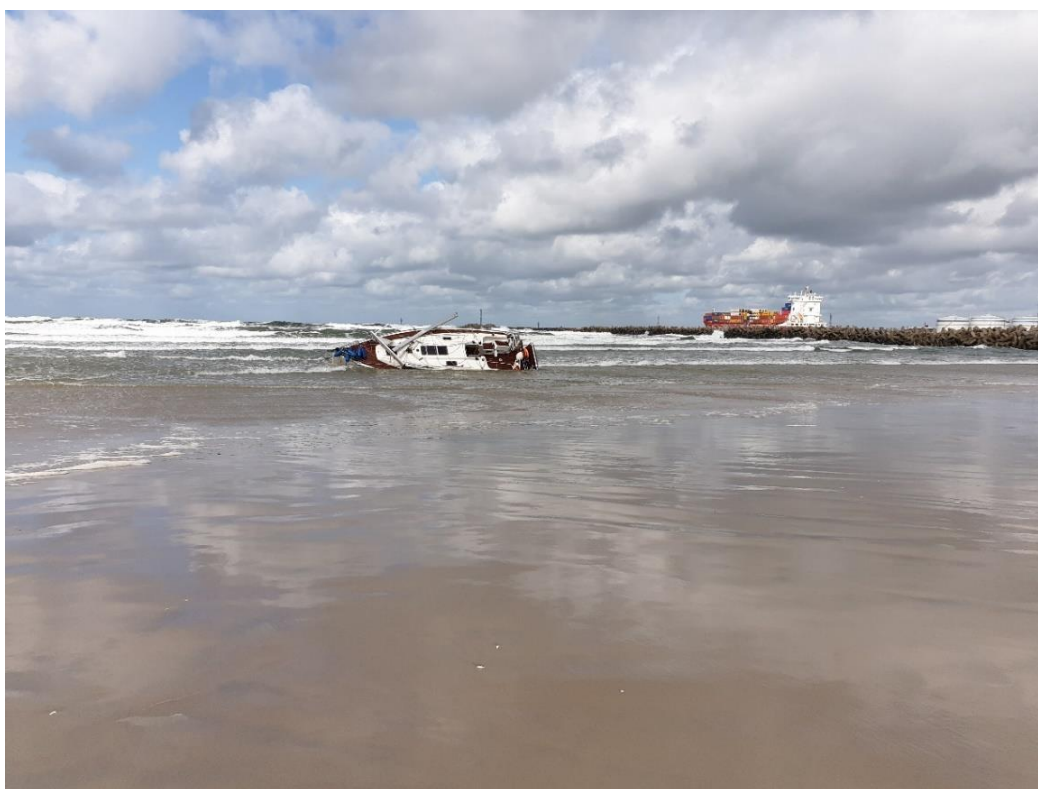
Rysunek 3. Chronologia zdarzeń w trakcie wypadku.



O godz. 18:42 dryfujący jacht uderzył w dno. Ostatnie dwie osoby z jachtu opuściły pokład i dotarły z falami na brzeg, gdzie byli już pozostali uczestnicy rejsu, z wyjątkiem III oficera, który zaginął. Obserwator z plaży i ekipy ratunkowe, które pojawiły się na brzegu o godz. 18:40 rozpoczęły udzielanie pomocy rozbitkom i podjęły nieskuteczną próbę resuscytacji nieprzytomnego kapitana.

Zaginionego III oficera nieskutecznie poszukiwały ekipy brzegowe i helikopter.

Ciało III oficera odnaleziono po kilku dniach na gwiazdoblokach falochronu południowego. 10 dni po wypadku wrak jachtu „Lilla W” podniesiono z plaży i przetransportowano lądem na teren przystani Klaipeda Yacht Club (Smiltynė).



Zdjęcie nr 4. Jacht "Lilla W" na plaży 17 września z widocznym falochronem.



Zdjęcie nr 5. Jacht "Lilla W" na plaży 17 września

4. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. Jacht "Lilla W" na plaży 17 września.	3
Zdjęcie nr 2. Obraz kamery monitoringu z godz. 18:09 LT (EEST).	8
Zdjęcie nr 3. Obraz z kamery monitoringu z godz. 18:30 LT (EEST).	10
Zdjęcie nr 4. Jacht "Lilla W" na plaży 17 września z widocznym falochronem.	11
Zdjęcie nr 5. Jacht "Lilla W" na plaży 17 września.	12

5. Spis rysunków

Rysunek 1. Trasa rejsu jachtu „Lilla W” 14-15 września 2019.	2
Rysunek 2. Podejście jachtu „Lilla W" do portu w Kłajpedzie na mapie ENC S-57.	9
Rysunek 3. Chronologia zdarzeń w trakcie wypadku.	10

6. Wykaz stosowanych terminów i skrótów

CEST – Central European Summer Time

EEST – Eastern European Summer Time

EPIRB – Emergency Position-Indicating Radio Beacon

IMO – International Maritime Organization

kbl – kabel (0,1 Mm)



kN - kilonewton

KOP – Air Force / Lithuanian Armed Forces

LB – Lewa burta

LT – Local Time

MAIIM – Marine Accidents and Incidents Investigation Manager (Litwa)

NW – North-West – północno-zachodni (kierunek wiatru)

PAR – Coast Guard Team

PB – Prawa burta

PGD – Fire and Rescue department of Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania

SAR – Search and Rescue - Służba poszukiwania i ratownictwa

SIS – Substantially Interested State – Państwo istotnie zainteresowane

UKF – Ultrakrótkie fale (tu: pasmo morskie)

UTC – Universal Time Coordinated - czas uniwersalny skoordynowany

VPK – Klaipeda Country Police Headquarter

VSAT – State Border Guard Service at the Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania

7. Uczestnictwo państw istotnie zainteresowanych (SIS)

W badaniu bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu „*Lilla W*” aktywnie uczestniczyła Litewska Komisja Badania Wypadków Morskich (Ministry of Justice of the Republic of Lithuania Transport Accident and Incident Investigation Division)

8. Źródła informacji

Materiały z wysłuchania uczestników wypadku.

Sprawozdania z akcji z ośrodków MRCK Gdynia i MRCC Kłajpeda.

Materiały przekazane przez MAIIM.

Zapis kamery monitoringu wejścia do portu w Kłajpedzie.

Materiały fotograficzne z oględzin na miejscu dokonanych przez PKBWM, MAIIM oraz rzeczoznawcę Lars Krogus Baltic Ltd.

Korespondencja z Agencją Żeglarską „Kubryk” - operatorem jachtu „*Lilla W*”.

W rysunkach wykorzystano mapy obrazowane za pomocą programu nawigacyjnego

OpenCPN - www.opencpn.org.

Opinia ekspercka sporządzona przez Piotra Carlsona



9. Skład zespołu badającego wypadek

Kierujący zespołem – Grzegorz Suszczewicz – Zastępca Przewodniczącego Komisji

Członek zespołu – Monika Hapanionek – Członek Komisji

10. Przewidywany termin opublikowania raportu końcowego.

Z powodu przedłużenia się konsultacji wyników prowadzonego badania wypadku, Komisja sporządzi raport końcowy i opublikuje go w terminie do 15 października 2020 r.